

Bureaux

Siège social

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

345, BOULEVARD LAKESHORE
ST. CATHARINES (ONTARIO)

Région de l'Est

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

Boîte postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent rapport, veuillez vous adresser à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, boîte postale 95, Cornwall (Ontario), Canada.
Prix : 4 \$ chacun.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	*B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	*R. DUGAL Représentant des pilotes
Membre	D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	*F.C. NICOL Représentant de l'industrie maritime
Membre	R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime

DIRIGEANTS

Directeur général	R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	H. WADE
Adjoint au directeur de l'exploitation	D. R. TROTTIER

*Membres du Comité de vérification.

Le 2 février 2001

L'honorable David Collenette, C. p., député
Ministre des Transports

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2000.

L'Administration a connu une excellente saison de navigation et a pu remplir son mandat, qui est d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans un contexte financier qui est à la fois juste et raisonnable pour tous les utilisateurs.

L'Administration a gelé ses tarifs pour les six (6) dernières années et les a réduits de 5 p. 100 en 1999 et en 2000. Cette réduction tarifaire représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 \$ pour cette période de deux ans. Il s'agit d'une mesure prise pour assurer un système de transport des plus économiques sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 15 542 101 \$ en recettes, soit une hausse de 4,8 p.100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 16 635 282 \$, ce qui représente un déficit de 1 093 181 \$. Ce déficit sera financé à même le profit réalisé par l'Administration entre 1993 et 1998. Par ailleurs, le nombre total d'affectations de pilotes canadiens a augmenté de 6 p. 100 par rapport à 1999 et le nombre d'océaniques enregistré à l'écluse Saint-Lambert, soit à l'entrée du réseau, a augmenté de 1 p. 100 comparativement à 1999.

L'ouverture de la saison de navigation 2000 a eu lieu le 28 mars 2000, et le dernier navire ayant besoin d'un pilote est sorti de l'écluse Saint-Lambert le 26 décembre 1999. La période de fermeture a été plus difficile que d'habitude en raison du temps froid et de niveaux d'eau inférieurs à la normale, ce qui a causé la formation de glace plus tôt dans la saison. Le grand nombre d'océaniques dans le réseau, qui représente 95 p. 100 du volume de navigation, a été maintenu grâce à la croissance économique qu'a connue l'industrie de l'acier nord-américaine en 2000. Les ententes collectives accordant des hausses salariales annuelles de 3 p. 100 sont en vigueur jusqu'à la fin de la saison de navigation de 2001.

En 1999, l'Administration a adopté une nouvelle orientation relativement au gouvernement de la société selon laquelle le directeur général à temps plein est responsable des activités quotidiennes de l'Administration et le président à temps partiel gère les affaires du conseil. Ce changement, qui est un résultat direct de la *Loi maritime du Canada*, permis à l'Administration de réduire les coûts et d'exercer un contrôle efficace de ses activités. L'Administration continuera d'appliquer des mesures d'économie et d'efficacité, tout en remplissant son mandat qui est d'assurer un service de pilotage sûr.

L'Administration tient à exprimer sa reconnaissance à tous ses employés et employées pour leurs efforts et leur engagement.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

Le directeur général,

Brian Ducharme

Robert F. Lemire

RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation, l'intégrité et la présentation équitable des états financiers et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables et précises, conformément aux principes comptables généralement reconnus et qui doivent être appliqués de façon conséquente et selon les circonstances. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

L'Administration a pour politique de maintenir des systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration qui soient de haute qualité et qui comportent des coûts raisonnables. Ces systèmes sont conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement. Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception de deux pilotes. Les administrateurs ont établi un Comité de vérification chargé de surveiller les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration.

Le vérificateur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, il décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le président,

B. Ducharme

Le directeur général,

R. F. Lemire

Cornwall (Ontario)
Le 2 février 2001

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1^{er} octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

- l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
- la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
- la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.

3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

RÉSULTATS D-EXPLOITATION
(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Revenu	15 270 \$	15 542 \$	14 818 \$	17 249 \$	13 251 \$	12 659 \$
Coût d-exploitation	<u>15 240 \$</u>	<u>16 635</u>	<u>15 171</u>	<u>15 548</u>	<u>12 041</u>	<u>11 643</u>
Profit (perte)	<u>30 \$</u>	<u>(1 093) \$</u>	<u>(353) \$</u>	<u>1 701 \$</u>	<u>1 210 \$</u>	<u>1 016 \$</u>
Budget	<u>30 \$</u>	<u>40 \$</u>	<u>10 \$</u>	<u>250 \$</u>	<u>200 \$</u>	<u>240 \$</u>

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Personnel administratif	9,5	9,5	9,5	10	10	10,5
Pilotes	69	69	67	64	63	57
Répartiteurs	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>8</u>
	87,5	87,5	85,5	83	82	75,5

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Nombre	8 100	8 605	8 108	9 085	7 192	6 903
Planifié	8 100	7 300	7 200	7 400	5 500	5 330

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Nombre	8 585	8 585	8 081	9 052	7 165	6 876
Pourcentage	99,8%	99,8 %	99,7 %	99,7 %	99,6 %	99,6 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>	<u>1997</u>	<u>1996</u>
Montant	1 883 \$	1 933 \$	1 871 \$	1 711 \$	1 674 \$	1 687 \$

GOVERNEMENT DE L'ENTITÉ

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement au gouvernement de l'entité est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du conseil d'administration

Le gouvernement de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Selon la recommandation du conseil d'administration et du ministre des Transports, le gouverneur en conseil nomme un directeur général qui est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

REVUE DU RENDEMENT 2000

Les résultats par rapport aux objectifs de 2000

	2001 <u>Budget</u>	2000 <u>Résultat</u>	2000 <u>Budget</u>	1999 <u>Résultat</u>
Nbre total d-affectations	8 100	8 605	7 300	8 108
Nbre total d-affectations sans accident -%	99,5 %	99,8 %	99,5 %	99,1 %
Bénéfice net (perte)	<u>50 000 \$</u>	<u>(1 093 181) \$</u>	<u>40 000 \$</u>	<u>(353 098) \$</u>
Flux de trésorerie provenant de				
l-exploitation	<u>(716 000) \$</u>	<u>738 680 \$</u>	<u>(869 000) \$</u>	<u>(1 732 692) \$</u>
Dépenses en capital	<u>100 000 \$</u>	<u>70 383 \$</u>	<u>100 000 \$</u>	<u>66 161 \$</u>
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	<u>6 541 000 \$</u>	<u>7 431 949 \$</u>	<u>9 927 000 \$</u>	<u>8 170 629 \$</u>
Nbre moyen d-affectations par pilote	<u>119</u>	<u>125</u>	<u>106</u>	<u>120</u>
Augmentations tarifaires (réductions)	<u>5 %</u>	<u>-5 %</u>	<u>(-5 %)</u>	<u>(-5 %)</u>

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement canadien.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 112 000 \$ pour former les pilotes en 2000 à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a pris les dispositions nécessaires pour offrir à tous ses pilotes un cours d'organisation de l'équipe à la passerelle, lequel a reçu l'approbation de Transports Canada, en vue de réduire davantage le risque d'erreurs à la passerelle de navigation lorsque les pilotes et les capitaines naviguent sur les eaux réglementées du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. La moitié des pilotes de l'Administration ont participé à un cours de certification OEP d'une semaine offert à la Ville de Québec durant l'hiver de l'an 2000 et l'autre moitié fera de même durant l'hiver 2001. L'Administration a investi 112 000 \$ pour former des pilotes en 2000 et compte investir une somme équivalente en 2001.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a promulgué des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations de nuit de suite. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a récemment fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et ainsi d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2006.

L'Administration a gelé ses tarifs depuis 1994 et a implanté une réduction tarifaire de 5 p. 100 pour tous les secteurs de pilotage canadiens en 1999. Cette réduction tarifaire représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 \$ pour cette période de deux ans.

L'Administration a renégocié et conclu des conventions collectives d'une durée de trois ans avec tous les groupes de pilotes. Ces ententes, qui prendront fin le 31 mars 2002, prévoient des augmentations salariales annuelles de 3 p. 100 pour les trois prochaines années.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a investi en 1997 160 000 \$ dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système informatisé d'aménagement des horaires pour ses pilotes. Ce projet permettra d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon plus opportune, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires sont suivis. Ce système permettra aussi à l'Administration d'accroître sa capacité de répartition dans la mesure où elle sera en mesure d'affecter tous les pilotes sans devoir multiplier le nombre de répartiteurs dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement.

L'Administration a investi en 1998, 75 000 \$ de plus dans la conception de systèmes de facturation et de production de rapports et l'intégration de ceux-ci dans le système informatisé de répartition. Ces systèmes assureront une plus grande précision et des cycles de facturation plus courts dans son système de droits de pilotage à recevoir.

L'Administration prévoit investir 150 000 \$ de plus pendant les deux prochaines années pour moderniser le système de répartition et le rendre compatible pour les usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

L'Administration a achevé la restructuration de son personnel administratif qu'elle avait amorcée en 1994. Dans le cadre de cette restructuration, elle a supprimé 2,5 postes d'équivalent temps plein, ce qui lui permet d'économiser 195 000 \$ par année.

L'Administration continue de suivre ses politiques antérieures de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 500 000 \$ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal Welland. Comme solution de rechange, l'Administration pourrait investir 2 000 000 \$ dans chaque bateau-pilote, accroître ses effectifs en recrutant 16 conducteurs de bateau-pilote et assumer des frais de réparation et d'entretien élevés. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier pour l'Administration et un changement de pratique n'est pas envisagé.

(iv) Pool de pilotes qualifiés

Dans son rapport concernant le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le pool actuel de pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main d'oeuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé qu'il y aura une baisse du nombre de pilotes qualifiés à cause des retraites de pilotes à l'âge de 65 ans, comme suit :

2001 - 1 pilote, circonscription n° 2
2002 - aucune retraite
2003 - 3 pilotes, circonscription n° 2
2 pilotes, circonscription de Cornwall
2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall
2 pilotes, circonscriptions n°s 2 et 3

L'Administration ne prévoit pas de retraite parmi les pilotes du Lac Ontario et de la circonscription n° 1 pendant les cinq prochaines années.

L'Administration prévoit offrir des séances d'examen en l'an 2001 en vue d'établir une liste d'admissibilité pour la circonscription n° 2, et à ce moment-ci, elle peut signaler qu'il existe un intérêt marqué pour les postes de pilote. Étant donné qu'elle ne prévoit que dix retraites au cours des cinq prochaines années, l'Administration est convaincue qu'il existe un pool suffisant de candidats qualifiés pour toutes les circonscriptions.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

- (v) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C.

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation

L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.

L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.

Le Ministre recommande que l'Administration, de concert avec les pilotes et toutes les parties concernées qui ont des intérêts légitimes dans le pilotage, examine périodiquement tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les

État

Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL prévoit maintenant entamé le processus de révision des zones de pilotages obligatoire et rendra compte de ses progrès dans son rapport annuel de l'an 2001.

Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été mis en oeuvre et sera poursuivi en 2001. Ce processus, entamé avec l'entière collaboration des pilotes, devrait être terminé en 2001.

L'Administration a tenu trois réunions de consultation avec les parties concernées et publiera dans la partie I de la *Gazette du Canada* les modifications qui devront être apportées au *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* conformément aux exigences de l'O.T.C.

Cet exercice a été effectué en 2000 et sera Répété en 2001.

coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cet égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.

Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.

Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.

Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et répétera cet exercice en 2001.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et sera maintenue en 2001. L'Administration n'a reçu aucune plainte en 2000.

L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2001.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999 et de 2000 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés. L'Administration examinera cette question de nouveau en 2001 et en rendra compte dans son rapport annuel de 2001.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2000 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 2 février 2001

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan au 31 décembre 2000

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	7 431 949 \$	8 170 629 \$
Débiteurs (note 4)	<u>3 524 954</u>	<u>3 099 851</u>
	10 956 903	11 270 480
À long terme		
Placements réservés (note 3)	2 805 408	2 705 199
Immobilisations (note 5)	<u>166 340</u>	<u>174 760</u>
	<u>13 928 651 \$</u>	<u>14 150 439 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	5 503 777 \$	4 767 861 \$
Autres créditeurs et charges à payer	152 969	130 312
Avantages sociaux futurs	<u>-</u>	<u>191 350</u>
	5 656 746	5 089 523
À long terme		
Avantages sociaux futurs	<u>2 790 708</u>	<u>2 486 538</u>
	<u>8 447 454</u>	<u>7 576 061</u>
AVOIR		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Bénéfices non répartis	<u>5 399 123</u>	<u>6 492 304</u>
	<u>5 481 197</u>	<u>6 574 378</u>
	<u>13 928 651 \$</u>	<u>14 150 439 \$</u>

Engagements (note 7)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d-administration :

administrateur

administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et des bénéfices non répartis
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Revenus		
Droits de pilotage	14 933 164 \$	14 263 441 \$
Intérêt et autres revenus	529 512	477 667
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	<u>79 425</u>	<u>77 197</u>
	<u>15 542 101</u>	<u>14 818 305</u>
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes (note 6)	12 262 799	10 997 775
Transport et déplacements	1 451 871	1 391 005
Salaires et avantages sociaux B personnel opérationnel (note 6)	796 353	738 806
Services de bateaux-pilotes (note 8)	555 099	531 578
Salaires et avantages sociaux B personnel administratif (note 6)	461 390	362 676
Avantages sociaux futurs	352 892	451 064
Services professionnels et spéciaux	154 444	168 026
Services publics, fournitures et approvisionnements	140 629	152 116
Achat de services de répartition	79 188	70 858
Frais de formation des pilotes	111 964	14 312
Communications	84 360	108 270
Amortissement	78 803	77 104
Location	75 675	71 977
Réparations et entretien	<u>29 815</u>	<u>35 836</u>
	<u>16 635 282</u>	<u>15 171 403</u>
Perte nette pour l'exercice	(1 093 181)	(353 098)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	<u>6 492 304</u>	<u>6 845 402</u>
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>5 399 123 \$</u>	<u>6 492 304 \$</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
<u>Activités d'exploitation</u>		
Perte nette pour l'exercice	(1 093 181) \$	(353,098) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour les avantages sociaux futurs	327 254	425 518
Amortissement	78 803	77 104
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à court terme	333 470	(1 490 239)
Versements d'avantages sociaux futurs	<u>(214 434)</u>	<u>(132 145)</u>
	<u>(568 088)</u>	<u>(1 472 860)</u>
<u>Activités d'investissement</u>		
Diminution des placements réservés	(100 209)	(193 671)
Acquisitions d'immobilisations	<u>(70 383)</u>	<u>(66 161)</u>
	<u>(179 592)</u>	<u>(259 832)</u>
Diminution de l'encaisse	(738 680)	(1 732 692)
Encaisse et dépôts à court terme au début de l'exercice	<u>8 170 629</u>	<u>9 903 321</u>
Encaisse et dépôts à court terme à la fin de l'exercice	<u>7 431 949</u> \$	<u>8 170 629</u> \$

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes aux états financiers
du 31 décembre 2000

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d-exploiter, d-entretenir et d-administrer un service de pilotage efficace et sûr à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants et que, de pair avec tout revenu d'autres provenances, ils doivent permettre à l'Administration de s'autofinancer.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

2. Conventions comptables importantes

Dépôts à court terme

Les dépôts à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	de 5 à 10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés. À la fois les employés et l'Administration doivent y contribuer. Les cotisations au titre des services courants sont passées en charges de l'exercice en cours. Les cotisations pour les services passés sont passées en charges lorsqu'elles sont versées. Selon les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique. La charge de l'exercice au titre du régime de retraite est de 753 251 \$ pour l'Administration.

Avantages sociaux futurs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées. La portion du passif échéant en deçà d'un an représente les prestations de cessation d'emploi constituées pour les employés qui ont fait part de leur intention de quitter leur emploi au cours du prochain exercice.

3. Dépôts à court terme et placements réservés

L'Administration investit dans des dépôts à court terme et des obligations fédérales et provinciales. Au 31 décembre 2000, le rendement de ces placements varie entre 4,18 p. 100 et 6,20 p. 100 (4,30 p. 100 et 5,64 p. 100 en 1999). Les dates d'échéance de ceux-ci varient entre 2001 et 2005. La juste valeur marchande de ces placements au 31 décembre 2000 correspond approximativement à la valeur comptable nette.

L'Administration a mis à part certains placements afin de pourvoir au financement des prestations de cessation d'emploi. Ces placements sont présentés à titre de placements réservés:

	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Obligations avec un rendement variant entre 4,92 p. 100 et 6,20 p. 100 et échéant après 2001 (1999 : rendement variant entre 4,90 p. 100 et 5,64 p. 100, échéant après 2000)	<u>2 805 408 \$</u>	<u>2 705 199 \$</u>

4. Débiteurs

Les débiteurs proviennent de services de pilotage rendus dans le cours normal des affaires. Ils sont recouvrables dans les trente jours et ne portent pas intérêt. La juste valeur correspond approximativement à la valeur comptable.

5. Immobilisations

	<u>2000</u>		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur nette</u>
Bâtiments	66 446 \$	63 991 \$	2 455 \$
Mobilier et matériel	247 887	213 405	34 482
Matériel informatique et logiciels	<u>392 988</u>	<u>263 585</u>	<u>129 403</u>
	<u>707 321 \$</u>	<u>540 981 \$</u>	<u>166 340 \$</u>
	<u>1999</u>		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur nette</u>
Bâtiments	66 446 \$	63 817 \$	2 629 \$
Mobilier et matériel	236 872	210 094	26 778
Matériel informatique et logiciels	<u>333 620</u>	<u>188 267</u>	<u>145 353</u>

636 938 \$

462 178 \$

174 760 \$

6. Régime d'assurance-vie des employés

En date du 1^{er} janvier 2000, l'Administration a été désignée comme un employeur participant aux régimes d'assurance collective de la fonction publique. Dans le passé, l'Administration pouvait recevoir un remboursement à la suite du résultat d'un surplus de contributions au régime d'assurance-vie des employés (39 866 \$ en 1999). Le montant était déduit des salaires et avantages sociaux des pilotes, du personnel opérationnel et administratif et des prestations versées aux employés à la retraite. À la suite des changements de régimes, aucun ajustement ne sera effectué à l'avenir.

7. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de locaux à bureaux qui est géré par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Les montants de loyer futurs minimums à verser au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

2001	51 564 \$
2002	51 564
2003	51 564
2004	4 297
2005	-
	<u>158 989 \$</u>

De plus, l'Administration a des engagements contractuels approximatifs de 410 000 \$ et 420 000 \$ pour les services de bateau-pilote en 2001 et 2002 respectivement et des engagements contractuels d'environ 325 000 \$ pour les services de transport de surface en 2001.

8. Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription no 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription no 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.