



# Administration de pilotage des Grands Lacs

2

0

0

2



**R**APPORT ANNUEL

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## **Siège social**

2<sup>e</sup> ÉTAGE  
202, RUE PITT  
CORNWALL (ONTARIO)

## **Région de l'Ouest**

345, BOULEVARD LAKESHORE  
ST. CATHARINES (ONTARIO)

## **Région de l'Est**

2<sup>e</sup> ÉTAGE  
202, RUE PITT  
CORNWALL (ONTARIO)

## **ADRESSE POSTALE**

Boîte postale 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	*M. B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	M. G. BELLEY Représentant des pilotes
Membre	*M. D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	M. I. LANTZ Représentant de l'industrie maritime
Membre	*M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	Mlle J. GETHINGS Représentante du secteur public

## DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. F. H. WADE
Adjoint au directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER
Gérant de bureau – Port Weller	M. S. HINCHLIFFE

\*Membres du Comité de vérification.

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS



**Membres de l'Administration, assie de gauche à droite :**  
Capitaine Donald Langlois, M. Brian Ducharme (président), Mlle Jenny Gethings,  
debout : Capitaine Ivan Lantz, M. Robert Lemire, M. Robert Paterson,  
M. Réjean Ménard, Capitaine Gérard Belley



**Direction de l'Administration, assis de gauche à droite :**  
Harvey Wade, Robert Lemire, Daniel Trottier,  
debout : Nancy McAteer, Réjean Ménard, Christine Doherty  
Absent de la photo, Steve Hinchliffe

# RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 31 janvier 2003

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

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par le paragraphe 150 de 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 2002.

L'Administration a atteint tous les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services de pilotage 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 conforme aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

L'Administration a imposé la première hausse tarifaire (3 p. 100) depuis 1993 après avoir gelé ses tarifs pendant huit (8) ans et les avoir réduits de 5 p. 100 en 1999 et en 2000. Ce gel et ces réductions tarifaires ont permis aux usagers de la voie maritime du Saint-Laurent de réaliser des économies de plus de 8 millions de dollars durant cette période. Ces mesures ont aidé à assurer un système de transport des plus rentables.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 13 289 303\$ en recettes, soit une baisse de 1,0 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 14 849 821 \$, ce qui représente une baisse de 5,3 p. 100 par rapport à l'année précédente, soit un déficit de 1 560 518 \$. Ayant anticipé ce déficit, les membres du conseil d'administration de l'Administration ont convenu, après de longues consultations auprès des usagers du système, de financer ce manque à gagner à même l'excédent accumulé par l'Administration. Par ailleurs, le nombre total d'affectations de pilotes canadiens a diminué de 4,7 p. 100 en 2002 par rapport à 2001, surtout à cause du ralentissement imprévu de l'économie américaine de même que des limites imposées aux importations d'acier en Amérique du Nord et des répercussions de la sécheresse de 2002 sur les récoltes dans l'Ouest du Canada.

L'Administration a réussi à réduire ses coûts en 2002 de façon à compenser pour la réduction du volume de trafic, et elle continuera de surveiller la situation en 2003 afin de réduire ou d'éliminer toutes dépenses inutiles. L'Administration poursuivra la mise en œuvre des recommandations émises en novembre 1999 par l'Office des transports du Canada et abordera toutes les préoccupations des intervenants par rapport à la réduction des coûts et la hausse de la rentabilité.

Le conseil d'administration reconnaît que les succès remportés par l'Administration sont directement liés aux efforts, à l'engagement et à la collaboration de tous les membres du personnel – c'est pourquoi il tient à exprimer sa reconnaissance à tous les employés et employées pour leur excellent travail.

Pour le conseil d'administration,

Le président,



Brian Ducharme

Le directeur général,



Robert F. Lemire

# ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation équitable des états financiers, conformément aux principes comptable généralement reconnus, 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. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception d'un pilote. Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

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 canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle 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)  
31 janvier 2003



# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

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



# RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

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 président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom du conseil d'administration, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

## 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. L'Administration compte présentement un effectif complet à l'exception d'une vacance, qui sera probablement comblée au début de 2003. 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.

## Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement ministériel.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

## Initiatives en matière de régie de la société

En septembre 2002, le conseil d'administration a tenu une retraite de deux jours pour examiner exclusivement la question de la régie de la société d'État et les exigences en cette matière stipulées dans le Rapport du vérificateur général de 2000 (chapitre 18). L'obligation de rendre des comptes à l'entité responsable est cruciale, l'Administration devant toujours agir dans les meilleurs intérêts du public. Cet aspect constitue en effet le sujet principal du chapitre 18 du Rapport du vérificateur général de 2000. Le conseil d'administration comprend pleinement l'importance du chapitre et des questions qu'il aborde. C'est pourquoi il a indiqué qu'il s'engage à faire un examen cyclique des questions liées à la régie de la société.

Dans son rapport d'examen spécial de janvier 2003, le Vérificateur général du Canada a indiqué que, de son avis, il existe une assurance raisonnable que l'Administration utilise de bonnes pratiques de gouvernance et reddition des comptes.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Revenu	13 895 \$	13 289 \$	13 408 \$	15 542 \$	14 818 \$	17 249 \$
Coût d'exploitation	<u>13 887</u>	<u>14 850</u>	<u>15 684</u>	<u>16 635</u>	<u>15 171</u>	<u>15 548</u>
Profit (perte)	<u>8 \$</u>	<u>(1 561)\$</u>	<u>(2 276)\$</u>	<u>(1 093)\$</u>	<u>(353)\$</u>	<u>1 701 \$</u>
Budget	<u>8 \$</u>	<u>(673)\$</u>	<u>30 \$</u>	<u>40 \$</u>	<u>10 \$</u>	<u>250 \$</u>

## RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Personnel administratif	10,5	10,5	10,5	9,5	9,5	10
Pilotes	62,5	63	69	69	67	64
Répartiteurs	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>
	82	82,5	88,5	87,5	85,5	83

## AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Nombre	6 800	7 510	7 879	8 605	8 108	9 085
Planifié	6 800	7 300	8 100	7 300	7 200	7 400

## AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Nombre	6 800	7 492	7 128	8 585	8 081	9 052
Pourcentage	100 %	99,8 %	99,7 %	99,8 %	99,7 %	99,7 %

## COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>	<u>1998</u>
Montant	2 042 \$	1 977 \$	1 991 \$	1 933 \$	1 871 \$	1 711 \$

## REVUE DU RENDEMENT 2002

### Les résultats par rapport aux objectifs

	2003	2002	2002	2001
	<u>Budget</u>	<u>Résultat</u>	<u>Budget</u>	<u>Résultat</u>
Nbre total d'affectations	6 800	7 510	7 300	7 879
Nbre total d'affectations sans accident -%	<u>100%</u>	<u>99,8 %</u>	<u>100%</u>	<u>99,7 %</u>
Bénéfice net (perte)	8 000 \$	(1 560 518)\$	(673 000)\$	(2 276 102)\$
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	<u>(98 000)\$</u>	<u>( 639 311)\$</u>	<u>(796 000)\$</u>	<u>914 808 \$</u>
Dépenses en capital	<u>100 000 \$</u>	<u>91 102 \$</u>	<u>120 000 \$</u>	<u>118 105 \$</u>
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	<u>2 663 000 \$</u>	<u>327 218 \$</u>	<u>2 466 452 \$</u>	<u>966 529 \$</u>
Nbre moyen d'affectations par pilote	<u>109</u>	<u>119</u>	<u>107</u>	<u>114</u>
Augmentations tarifaires (réductions)	<u>6%</u>	<u>3%</u>	<u>3%</u>	<u>-%</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 142 000 \$ pendant les deux dernières années pour former les pilotes 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 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.

En 2002, l'Administration a mis en place, avec la collaboration des pilotes, un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Les principales composantes de ce système sont :

- i) l'évaluation des besoins des pilotes en matière de formation et l'établissement de solutions pour répondre à ces besoins ;
- ii) l'examen d'affectations antérieures et d'incidents survenus dans le passé ;
- iii) la mise en place d'un programme de formation et d'évaluation des habiletés faisant appel à la simulation (passerelle simulée à l'université Memorial à St. John's, Terre-Neuve);

## REVUE DU RENDEMENT 2002

- iv) mettre en place un processus à suivre pour traiter des plaintes de la clientèle concernant les services de pilotage et le rendement des pilotes. Des sondages sont administrés tous les ans pour évaluer la qualité des services.

Les coûts associés à l'administration d'un tel système seraient d'environ 150 000 \$ par année.

L'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services qu'ils dispensent se poursuit – chaque pilote doit subir une évaluation au moins une fois à tous les cinq ans. Seize pilotes de l'APGL ont subi avec succès une évaluation, le reste des pilotes devant être évalués au cours des quatre prochaines années

L'Administration a pu geler les tarifs de 1994 à 2001 (8 ans) puis réduire les tarifs canadiens de 5 p. 100 en 1999 et en 2000 (économies de 800 000 \$). Puis pour la première fois en neuf ans, elle a haussé les tarifs de 3 p. 100 en 2002. Pendant cette période marquée par un taux d'inflation qui a atteint 17,75 % depuis 1993, l'industrie a tiré profit de la stabilité des tarifs, réalisant une économie d'environ 8 millions de dollars.

L'Administration est à renégocier les conventions collectives des pilotes qui ont expiré le 31 mars 2002. Elle s'est mise d'accord avec un des groupes sur une hausse salariale ne dépassant pas le taux d'inflation. On prévoit en venir à une entente avec les trois autres groupes au cours de l'hiver 2003.

### (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 a investi 60 000 \$ en 2001 et 50 000 \$ en 2002 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 (équivalent à temps plein), ce qui lui a permis d'économiser 195 000 \$ par année ou près de 1,8 millions depuis la restructuration.

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 410 000 \$ 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.

En 1999, l'Administration a entamé la saison de navigation avec un surplus d'exploitation de près de 7 millions de dollars généré pendant la période de 1994 à 1998 (5 ans) alors que les recettes excédaient les dépenses. Le conseil d'administration avait alors établi des politiques ayant pour effet de geler tous les tarifs et de réduire les tarifs dans les secteurs canadiens (1999, 2000) dans le but de réduire l'excédent. De 1999 à 2002, des pertes d'exploitation de l'ordre de 5 282 899 \$

## REVUE DU RENDEMENT 2002

ont été enregistrées et ont eu pour effet de réduire le surplus de l'Administration jusqu'à 1 562 503 \$ au 31 décembre 2002.

L'Administration haussera les tarifs de 4 p. 100 en 2003 et devra ajuster les tarifs en 2004 et 2005 afin d'assurer son autonomie financière. L'industrie collabore avec l'Administration pour lui permettre d'atteindre cet objectif.

### (iv) Nombre 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 nombre 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 :

2003 - 1 pilote, circonscription de Cornwall  
2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall  
2 pilotes, circonscriptions n<sup>os</sup> 2/circonscription n<sup>os</sup> 3  
2005 - 1 pilote, circonscription n<sup>o</sup> 2  
2006 - aucune retraite  
2007 - 1 pilote, circonscription de Cornwall

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

L'Administration a tenu des séances d'examen en 2001 en vue d'établir une liste d'admissibilité pour la circonscription n<sup>o</sup> 2, et à ce moment-ci, elle peut signaler qu'il existe un intérêt marqué pour les postes de pilote qui lui permettra d'établir une liste d'admissibilité de cinq candidats. Étant donné qu'elle ne prévoit que sept retraites au cours des cinq prochaines années, l'Administration est convaincue qu'il existe un nombre 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) Programme d'apprentis-pilotes

L'Administration, en collaboration avec les pilotes et l'Institut maritime du Québec, a conçu et mis en place un programme de formation complet pour tous les éventuels apprentis-pilotes. Ce programme présente tous les ensembles d'habiletés que doit posséder un pilote pour assumer ses fonctions de même qu'un système d'évaluation objective qui confirmera à l'Administration et ses utilisateurs que le pilote a satisfait aux critères établis.

### (vi) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C. de 1999

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".

## REVUE DU RENDEMENT 2002

### 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, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers 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 coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette 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.

### 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 a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'hiver 2003.

Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été menée à bonne fin et a vu que les 16 premiers pilotes terminent l'évaluation. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.

L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et devrait avoir terminé son examen d'ici l'hiver 2003.

Cet exercice a été effectué en 2001 et 2002 et sera répété.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001 et 2002.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001 et 2002. L'Administration a reçu quelques plaintes d'utilisateurs, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.

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 2003.

## REVUE DU RENDEMENT 2002

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

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

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

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999, 2000, 2001 et 2002 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

### (vii) Examen spécial

Conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financiers et de gestion ainsi que des pratiques de gestion de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. L'Administration doit, conformément aux alinéas 131(1)b) et 131(2)a) et c) de la LGFP, maintenir ces systèmes et pratiques de manière à fournir un degré raisonnable d'assurance que :

- les éléments d'actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration est économique et efficiente;
- le déroulement des opérations de l'Administration est efficace.

En décembre 2002, le Vérificateur général du Canada a informé le conseil d'administration qu'il avait terminé son examen et «qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante». Des recommandations mineures ont été soulignées et seront mises en œuvre par l'APGL à l'avenir.

### (viii) Rapport d'incidents

#### STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

<u>INCIDENT</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Collision	1	1	0	1
Naufrage	0	0	0	0
Feu/Explosion	0	1	0	0
Échouage	3	1	4	2
Heurt violent	0	1	0	3
Contact avec le mur d'une écluse	12	13	14	18
Heurt de la berge/du fond	0	4	2	2
Domage causé par la glace	0	0	0	0
Arrêt du navire	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>0</u>
<b>TOTAL</b>	<u><b>18</b></u>	<u><b>23</b></u>	<u><b>21</b></u>	<u><b>26</b></u>
Pourcentage d'affectation sans incident	99,8 %	99,7%	99,8%	99,7%

#### Synopsis 2001

Comme prévu, la majorité des incidents maritimes dans la région relevant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs comporte des contacts avec les bajoyers ou les parois des murs des écluses.

Au cours des trois dernières années, il n'y a eu qu'un feu, au mois d'octobre l'an dernier. L'incendie s'est déclaré lorsqu'un tuyau à carburant brisé a déclenché une gerbe de feu dans la salle des machines d'un navire-citerne alors qu'il était en transit sur la St. Mary's River.



## REVUE DU RENDEMENT 2002

La seule collision de 2001 s'est produite lorsqu'un navire étranger tentant de manoeuvrer pour atteindre son poste de mouillage dans le port de Hamilton a heurté l'extrême arrière d'un autre bâtiment attaché à un quai.

Le nombre de navires ayant heurté le fond a augmenté en 2001, sans doute à cause des niveaux d'eau qui continuent d'être bas. Malgré tout, le nombre d'échouages a diminué, peut-être grâce à la prudence dont les navigateurs ont fait preuve en demeurant au centre des chenaux.

### Synopsis 2002

Dans la majorité des cas, les incidents maritimes survenus dans la région de l'Administration de pilotage des Grands Lacs comportaient des contacts avec les bajoyers ou les parois des murs des écluses

La seule collision survenue en 2002 s'est produite lorsqu'un navire étranger et un navire domestique se sont heurtés de front dans le canal de la rive sud – les deux navires ont subi d'importants dommages.

Le nombre d'échouages a augmenté en 2002 à cause de facteurs comme la confusion du timonier, le mauvais fonctionnement de l'appareil à gouverner ainsi que les effets de l'accroupissement additionnés à des niveaux d'eau très bas. Malgré cette hausse, aucun navire n'a touché le fond, peut-être parce que la plupart des navires demeurent au centre des chenaux étant donné les niveaux d'eau très bas

# RAPPORT DU VERIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2002 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 2002 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 la vérificatrice générale du Canada



Francine Deneault-Bissonnette, CA  
directrice principale

Montréal, Canada  
Le 31 janvier 2003

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Bilan au 31 décembre

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Encaisse	327 218 \$	966 529 \$
Placements (note 3)	-	2 295 923
Débiteurs (note 3)	<u>2 691 280</u>	<u>2 998 735</u>
	3 018 498	6 261 187
À long terme		
Placements (note 3)	2 505 544	1 149 999
Placements réservés (note 3)	3 032 615	2 999 482
Immobilisations (note 4)	<u>195 422</u>	<u>186 078</u>
	<u>8 752 079 \$</u>	<u>10 596 746 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	3 906 212 \$	4 149 441 \$
Autres créditeurs et charges à payer (note 3)	167 617	255 702
Avantages sociaux futurs	<u>295 548</u>	<u>168 512</u>
	4 369 377	4 573 655
À long terme		
Avantages sociaux futurs	<u>2 738 125</u>	<u>2 817 996</u>
	<u>7 107 502</u>	<u>7 391 651</u>
<b>AVOIR</b>		
<b>AVOIR DU CANADA</b>		
Capital d'apport	82 074	82 074
Bénéfices non répartis	<u>1 562 503</u>	<u>3 123 021</u>
	<u>1 644 577</u>	<u>3 205 095</u>
	<u>8 752 079 \$</u>	<u>10 596 746 \$</u>

Engagements (note 5)

*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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
<b>Revenus</b>		
Droits de pilotage	12 923 073 \$	12 844 025 \$
Intérêt et autres revenus	242 856	432 224
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	<u>123 374</u>	<u>131 755</u>
	<u>13 289 303</u>	<u>13 408 004</u>
<b>Dépenses</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	10 358 594	10 962 639
Transport et déplacements	1 428 149	1 479 530
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	966 829	1 054 871
Services de bateaux-pilotes (note 6)	613 183	617 828
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	575 955	491 679
Avantages sociaux futurs	269 395	368 260
Services professionnels et spéciaux	130 028	88 682
Services publics, fournitures et approvisionnements	118 766	135 955
Communications	87 324	83 090
Achat de services de répartition	84 150	94 082
Amortissement	81 758	98 367
Location	70 749	66 101
Réparations et entretien	35 029	31 223
Frais de formation des pilotes	<u>29 912</u>	<u>111 799</u>
	<u>14 849 821</u>	<u>15 684 106</u>
Perte nette pour l'exercice	(1 560 518)	(2 276 102)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	<u>3 123 021</u>	<u>5 399 123</u>
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>1 562 503 \$</u>	<u>3 123 021 \$</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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
<u>Activités d'exploitation</u>		
Perte nette pour l'exercice	(1 560 518) \$	(2 276 102) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Avantages sociaux futurs	47 165	195 800
Amortissement	81 758	98 367
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse	<u>(23 859)</u>	<u>(725 384)</u>
	<u>(1 455 454)</u>	<u>(2 707 319)</u>
<u>Activités d'investissement</u>		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(3 588 161)	(2 399 997)
Remboursement des placements et des placements réservés	4 495 406	6 140 229
Acquisitions d'immobilisations	<u>(91 102)</u>	<u>(118 105)</u>
	<u>816 143</u>	<u>3 622 127</u>
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(639 311)	914 808
Encaisse au début de l'exercice	<u>966 529</u>	<u>51 721</u>
Encaisse à la fin de l'exercice	<u>327 218 \$</u>	<u>966 529 \$</u>

*Les notes font partie intégrante des états financiers*

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Notes aux états financiers

du 31 décembre 2002

### 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<sup>er</sup> 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 sûr et efficace 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

#### Placements

Les placements 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 1 095 945 \$ pour l'Administration. (1 032 798 \$ en 2001).

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## 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. Instruments financiers

L'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada, dans les obligations garanties par le gouvernement et dans les produits de banques à charte canadiennes (acceptations bancaires, dépôts à terme et certificats de dépôt). Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. De par leur nature, les investissements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	<u>2002</u>		<u>2001</u>	
	<u>Montant</u>	<u>Intérêts (%)</u>	<u>Montant</u>	<u>Intérêts (%)</u>
Arrivant à échéance d'ici un an:				
Certificat de dépôt	-		1 200 000 \$	6.20
Obligations du gouvernement du Canada	-		200 000	5.05
Obligations provinciales	-		895 923	5.40 – 6.04
<hr/>				
Total des placements à court terme	-		2 295 923	
Arrivant à échéance dans plus d'un an:				
Obligations du gouvernement du Canada	499 999 \$	5.00 – 5.27	199 941	5.27
Obligations provinciales	5 038 160	4.46 – 5.47	3 949 540	4.46 – 5.65
<hr/>				
Total des placements et placements réservés à long terme	5 538 159		4 149 481	
Total des placements	5 538 159 \$		6 445 404 \$	

Les placements réservés ont été établis afin de pourvoir au financement des avantages sociaux futurs des employés.

La valeur comptable de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur marchande qu'à leur juste valeur.



## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Il n'y a pas de concentration de débiteurs chez un client.

### 4. Immobilisations

	2002		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 \$	64 846 \$	7 000 \$
Mobilier et matériel	256 350	221 654	34 696
Matériel informatique et logiciels	<u>588 332</u>	<u>434 606</u>	<u>153 726</u>
	<u>916 528 \$</u>	<u>721 106 \$</u>	<u>195 422 \$</u>
	2001		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	71 846 \$	64 436 \$	7 410 \$
Mobilier et matériel	255 703	217 497	38 206
Matériel informatique et logiciels	<u>497 877</u>	<u>357 415</u>	<u>140 462</u>
	<u>825 426 \$</u>	<u>639 348 \$</u>	<u>186 078 \$</u>

### 5. 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 deux prochains exercices sont les suivants :

2003	51 564
2004	<u>4 297</u>
	<u>55 861 \$</u>

De plus, l'Administration a des engagements contractuels pour les services de bateau-pilote. Les montants d'engagements contractuels minimums à verser au cours des trois prochains exercices sont les suivants :

2003	421 000
2004	435 000
2005	<u>448 000</u>
	<u>1 304 000 \$</u>

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

### 6. Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription n<sup>o</sup> 1

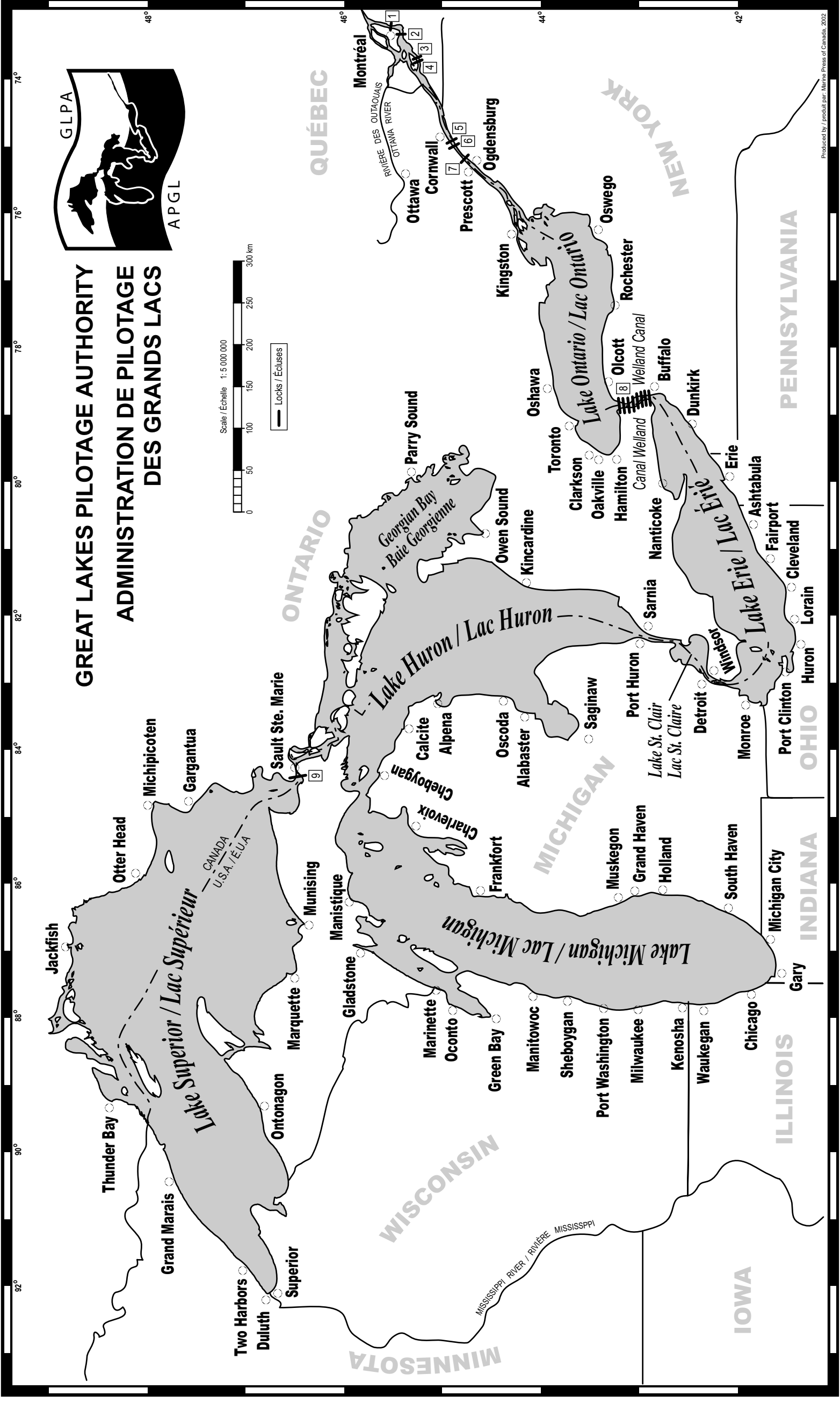
En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription n<sup>o</sup> 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

### 7. Opérations entre apparentés

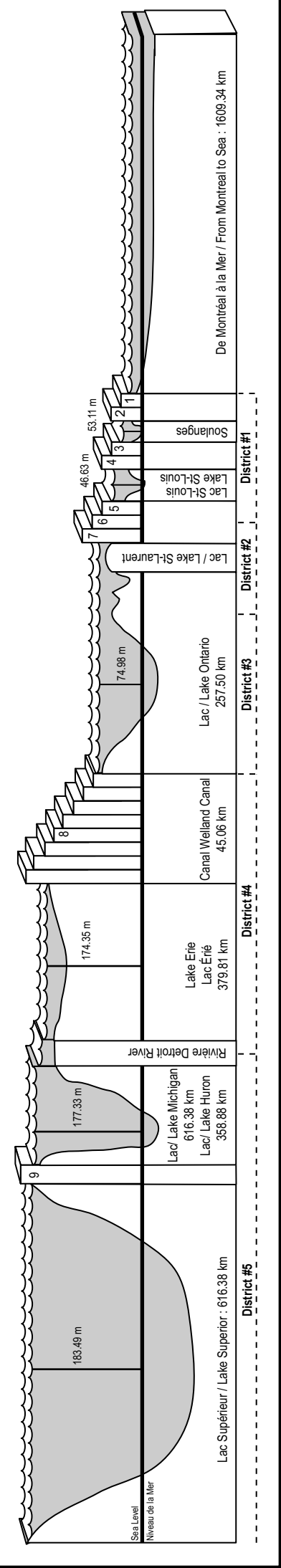
L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

### 8. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de 2001 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de l'année courante.



- Locks / Écluses:**
1. St-Lambert
  2. Côte St. Catherine
  3. Lower / bas Beauharnois
  4. Upper / haut Beauharnois
  5. Snell
  6. Eisenhower
  7. Iroquois
  8. Canal Welland Canal
  9. Soo
- Pilot District / District de pilotage:**
1. Cornwall
  2. International district #1 International
  3. Lac Ontario Lake
  4. International district #2 International
  5. International district #3 International



Produced by / produit par: Marine Press of Canada, 2002