

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

L'honorable Kevin Sorenson
Président
Comité permanent des comptes publics
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Cher collègue,

En vertu de l'article 109 du Règlement de la Chambre des communes, j'ai le plaisir de fournir la réponse du gouvernement du Canada au 20^e rapport du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes, « Rapport d'examen spécial – Administration de pilotage de l'Atlantique, des rapports de l'automne 2016 du Bureau du vérificateur général » déposé à la Chambre des communes le 13 février 2017.

J'apprécie le travail important entrepris par ce Comité permanent afin d'effectuer un examen de la vérification du rendement du Bureau du vérificateur général qui visait à déterminer si les moyens et les méthodes choisis pour l'examen de l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournissaient à la société l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et contrôlés, que ses ressources étaient gérées avec efficacité et économie et que ses activités étaient menées avec efficacité.

Le gouvernement est heureux de faire rapport au Comité permanent sur ses deux recommandations. À cette fin, les mesures en annexe à la présente, font le détail des activités précises que l'Administration de pilotage de l'Atlantique a entreprises, ou va entreprendre, en réponse aux conclusions du vérificateur général, en fonction des progrès actuels.

J'aimerais vous remercier, ainsi que les membres du Comité permanent, pour ce travail important.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau".

L'honorable Marc Garneau, C. P., député
Ministre des Transports

Pièce jointe

Annexe à la réponse du gouvernement : Administration de pilotage de l'Atlantique

Recommandation du Comité permanent des comptes publics (CPCP)	
Recommandation 1 : L'Administration de pilotage de l'Atlantique doit présenter au Comité un rapport détaillant les critères et les processus mis en place pour veiller à ce que les droits qu'elle impose lui permettent d'assurer son autonomie financière.	
<p>Réponse de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (Administration) à la recommandation du CPCP</p>	<p>L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à augmenter le tarif.</p> <p>En 2016, l'Administration a particulièrement porté attention à la réduction des coûts d'administration et d'affectation. Les coûts de fonctionnement sont plus difficiles à couper sans avoir un impact négatif sur la réalisation du mandat de l'Administration.</p> <p>L'Administration a pu réduire ses coûts d'administration et d'affectation de 13,8 % comparativement aux niveaux de 2015 menant vers une réduction totale des dépenses de 1.6 % par rapport à 2015, et a terminé 2016 avec des dépenses à 2,9 % de moins que le budget.</p> <p>Les tarifs qui étaient en vigueur pour 2016, en plus des mesures de limitation des coûts, a eu pour résultat que l'Administration a terminé l'année avec un profit de 1,2 million de dollars. Ces profits de 2016 compensent les pertes de 1,21 million de dollars accumulées au cours de la période de quatre ans qui était le centre d'intérêt de l'examen spécial. Cela a permis à l'Administration de regarnir les réserves en capital, et permettrait à l'Administration de respecter ses obligations s'il y avait un autre ralentissement économique à court terme.</p> <p>Lors des séances de gestion stratégique de 2016 de l'Administration tenues en collaboration avec le conseil d'administration, l'Administration a élaboré une série d'objectifs et de critères pour la gestion des immobilisations. Ces objectifs ont été conçus afin d'assurer l'autonomie financière à long terme et comprennent ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Maintien d'une réserve pour permettre à l'Administration de demeurer financièrement saine dans les périodes de ralentissement économique. b) Maintien d'une provision suffisante pour les éléments de passif non provisionnés qui correspondent essentiellement aux indemnités de départ.

- c) Maintien de la capacité financière voulue pour financer l'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes.

Avec ces objectifs en place, des critères ont été fixés en tant que mesures annuelles. Ces mesures comprennent ce qui suit :

- a) À la fin de chaque année, l'Administration aura des actifs actuels égaux au double des responsabilités actuelles. Cela permettrait qu'il y ait assez dans les réserves pour être financièrement autonomes lors des ralentissements économiques ou des changements imprévus au niveau du trafic.
- b) L'Administration contribuera un minimum de 200 000 \$ (moins les paiements annuels) annuellement à un compte d'épargne pour les indemnités de départ actuellement non financées. Ces économies continueraient jusqu'à ce que les économies atteignent la valeur actuelle du passif.
- c) L'Administration contribuera un minimum de 200 000 \$ annuellement à un fonds de remplacement des bateaux-pilotes.

Le respect de ces critères annuellement démontrera l'autonomie financière de l'Administration. Ces cibles ont aussi été incluses dans les buts et objectifs de rendement annuels des cadres supérieurs et gestionnaires appropriés.

Pour atteindre ces buts annuels systématiquement, les marges de profit visées ont été fixées entre 800 000 \$ et 1,2 million de dollars, ou entre 3,5 % et 5 % de revenus, avec 5 % étant le but annuel à plus long terme. Cela permettrait un minimum d'économies de 400 000 \$ et fournirait entre 400 000 \$ et 800 000 \$ pour les divergences au plan ou la perte d'activités dû à un plus faible volume de circulation.

En septembre 2016, un plan d'entreprise pour 2017-2021 a été présenté et comprenait ces objectifs et buts. Le plan continue les mesures de limitation des coûts et comprend une proposition de tarif sur deux ans. Les marges annuelles dans le plan respectent les buts de l'Administration tout en permettant aussi des investissements dans des bateaux-pilotes supplémentaires, de la technologie de pointe, et d'offrir les niveaux souhaités par les utilisateurs.

Les intervenants ont appuyé les investissements planifiés de l'Administration et les augmentations de tarif et la proposition de tarif

	<p>a été adoptée sans objection. Les augmentations de 2017 sont entrées en vigueur le 23 mars 2017 et les tarifs de 2018 entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2018.</p> <p>Mesures futures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les résultats de l'Administration par rapport au plan sont rapportés au conseil d'administration mensuellement, avec un rapport plus détaillé et une analyse à chaque trimestre. • L'autonomie financière a été classée comme étant un risque plus élevé dans le cadre du risque d'entreprise de l'Administration. Le statut de chaque risque et de son atténuation est rapporté directement au comité des risques deux fois par année. • Lors des séances stratégiques annuelles, l'efficacité et l'achèvement de ces buts seront examinés et des ajustements seront apportés au besoin. • L'Administration continuera de s'adresser aux intervenants, y compris les Administrations portuaires, lors des réunions de consultation et des communications directes, afin d'obtenir des commentaires sur les changements prévus aux volumes futurs ou aux activités. • Les plans d'entreprise comprendront la limitation des coûts afin de s'assurer que l'Administration est exploitée de façon efficace. Un but de rendement a été fixé pour que les coûts indirects liés à l'administration n'excèdent pas 9 % des revenus. • Les tarifs pluriannuels qui respectent le taux de revenu ciblé de l'Administration seront toujours proposés. Le tarif pluriannuel atténue la possibilité de revenus perdus en raison du processus d'approbation du tarif.
Recommandation du CPCP	
<p>Recommandation 2 : <i>L'Administration de pilotage de l'Atlantique doit s'assurer d'avoir conclu avec des pilotes indépendants des contrats en bonne et due forme qui précisent clairement les modalités clés, et de présenter au Comité un rapport sur les progrès accomplis à cet égard.</i></p>	
<p>Réponse de l'Administration à la recommandation du CPCP</p>	<p>L'Administration a actuellement un total de neuf pilotes indépendants à six endroits différents dans quatre provinces. La distribution est la suivante :</p> <p>Restigouche, Nouveau-Brunswick – un pilote Miramichi, Nouveau-Brunswick – un pilote Pugwash, Nouvelle-Écosse – un pilote Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard et pont de la Confédération, Île-du-Prince-Édouard – deux pilotes</p>

Voisey's Bay, Terre-Neuve – quatre pilotes.

Dans certains des endroits susmentionnés, le trafic est très faible. Par exemple, en 2016 il n'y a eu que deux navires faisant escales à Restigouche, au Nouveau-Brunswick, cinq navires faisant escales à Miramichi, au Nouveau-Brunswick, et sept navires à Voisey's Bay, à Terre-Neuve. Au total, les six endroits ont fourni 3,5 % du total des revenus pour l'année.

Les pilotes brevetés dans ces endroits ne tirent qu'une partie de leurs revenus du pilotage, la plupart ayant d'autres intérêts qui fournissent leur principal revenu. Ces autres intérêts comprennent la manutention, les activités de remorquage, la pêche, l'enseignement dans une école maritime et d'autres moyens de gagner leur vie. Dans certains cas, les pilotes indépendants sont d'anciens pilotes employés qui ont pris leur retraite. Les pilotes indépendants reçoivent une partie du tarif perçu pour les services de pilotage.

L'Administration a demandé des conseils juridiques en ce qui a trait à la conclusion de contrats avec les pilotes indépendants et l'Administration continuera de rencontrer des avocats pour discuter des options potentielles pour les contrats. À la suite de ces discussions, l'Administration rencontrera les pilotes indépendants pour discuter de la situation actuelle et présentera des ébauches de contrats aux fins de considération. Il est prévu que les pilotes pourraient souhaiter obtenir des conseils juridiques et, selon la complexité des discussions, il est possible que ces étapes puissent retarder l'échéancier de l'Administration. L'Administration fera tout son possible pour conclure des contrats avant l'été 2017.