



**Great Lakes Pilotage  
Authority**

2

0

0

3



**A** **ANNUAL REPORT**

**Canada** 

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## Head Office

SECOND FLOOR  
202 PITT STREET  
CORNWALL, ONTARIO

## Western Region

345 LAKESHORE BOULEVARD  
ST. CATHARINES, ONTARIO

## Eastern Region

SECOND FLOOR  
202 PITT STREET  
CORNWALL, ONTARIO

## MAILING ADDRESS

P.O. Box 95  
Cornwall, Ontario  
K6H 5R9

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## BOARD OF DIRECTORS

Chair	*MR. B. DUCHARME Public Interest Representative
Member	MR. G. BELLEY Pilot Representative
Member	*MR. D. LANGLOIS Pilot Representative
Member	MR. I. LANTZ Shipping Industry Representative
Member	*MR. R. J. PATERSON Shipping Industry Representative
Member	MR. J. CAMPBELL Public Interest Representative
Member	MISS J. GETHINGS Public Interest Representative

## EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. F. H. WADE
Assistant Director of Operations	MR. D.R. TROTTIER
Office Manager – Port Weller	MR. S. HINCHLIFFE

\* Members of the Audit Committee.

## GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY



**Members of the Authority, from left to right,**  
seated, Captain Donald Langlois, Mr. Brian Ducharme (Chair), Miss Jenny Gethings,  
standing, Captain Ivan Lantz, Mr. Robert Lemire, Mr. Robert Paterson,  
Mr. Réjean Ménard, Captain Gérard Belley.  
Absent from the picture, Mr. John Campbell.



**Management of the Authority, from left to right,**  
seated, Harvey Wade, Robert Lemire, Daniel Trottier,  
standing, Nancy McAteer, Réjean Ménard, Christine Doherty.  
Absent from the picture, Steve Hinchliffe.

# CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

March 31, 2004

The Honourable Tony Valeri, P.C., M.P.,  
Minister of Transport,

Dear Minister:

As required by paragraph 150 of the *Financial Administration Act*, the Great Lakes Pilotage Authority is pleased to present its 2003 Annual Report for the year ended December 31, 2003.

The Authority has been able to meet its legislative objectives set out in the *Pilotage Act* which are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety an efficient pilotage service in the Canadian Great Lakes region. It has done so by:

- providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- promoting the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the effective application of these services in such activities as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- providing pilotage service within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- being responsible to the Government's environmental, social and economic policies.

The Authority has seen foreign ship traffic in the Great Lakes reduced by over 30% since 2000 due mainly to the Canadian and American Government trade policies of limiting foreign steel imports into North America as well as the continued Western drought which has limited wheat exports through the Great Lakes. The Authority started the year 2000 with a \$6.5 million surplus which the Board of GLPA agreed with the stakeholders would be returned to the users in the form of reductions in tariffs and a continued freezing of tariffs. This Board policy has saved the industry over \$8 million in the period contributing to making the St. Lawrence Seaway a cost effective transportation system.

The Authority has reduced its operating costs since 2000 by over \$2.3 million or 14% by reducing pilots, operation and management staff. The Authority will close one of its two dispatching offices in 2004 to further reduce costs. The Authority will continue with the input and cooperation of the stakeholders to reduce costs and increase tariffs in 2004 in order to achieve a financial breakeven position.

Revenue to the Authority for the twelve month period amounted to \$11,650,357 a decrease of 12% from the previous year. Expenses amounted to \$14,288,907 a decrease of 4% from the previous year resulting in a deficit of \$2,638,550. The Board had anticipated a deficit and agreed to fund the loss with the remaining Authority's accumulated surplus after extensive consultations with the users of the system. These users recognize the need for tariff increases for 2004 in order to allow the GLPA to return to a financial breakeven.

The Authority will continue to implement the November 1999 recommendations of the Canadian Transport Agency and address all stakeholders' concerns of reducing costs and increasing efficiencies.

The continued success of the Authority is directly related to the efforts, dedication and cooperation demonstrated by all of its employees and the Board of Directors recognizes this and wishes to commend all of its employees for the good work.

On behalf of the members of the Authority



Brian C. Ducharme  
Chair



Robert F. Lemire  
Chief Executive Officer

## MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority except for the one pilot Board member. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the *Pilotage Act* and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.



B. Ducharme  
Chair.



R.F. Lemire,  
Chief Executive Officer.

Cornwall, Ontario  
February 3, 2004

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

## OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

## POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the *Pilotage Act* for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the *Pilotage Act* to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.
5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.
6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

## DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Port Weller, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

# CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

## **Role of the Chair**

On the recommendation of the Minister of Transport, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

## **Role of the Board of Directors**

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is operating with a full compliment of Directors. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. The Board prepares annually an Accountability Accord with the CEO detailing all objectives and goals expected to be met during the operating year. At year end the Board undertakes an exhaustive performance evaluation of the CEO to determine the status of all objectives so as to assess the performance of the CEO and the Authority. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

## **Role of the Chief Executive Officer**

On the recommendation of the Board and the Minister of Transport, the Chief Executive Officer is appointed by the Governor in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority. The CEO reports to the Chair and the Board of Directors.

## **Role of the Audit Committee**

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.

The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

# CORPORATE GOVERNANCE

## **Governance Initiatives**

The Board of Directors held a two day retreat in June 2003 to deal solely with the issue of Governance and requirements for Governance found in the Auditor General 2000 Report (Chapter 18). Accountability to the appointing entity (Government of Canada) is crucial, as the Authority must always act in the best interest of the public. This is indeed the central theme of Chapter 18 of the 2000 Auditor General's Report. The Board has clearly seized the importance of the Chapter and the issues which it covers. The Board has indicated that it will be reviewing governance matters on a cyclical basis because of the commitment to this area.

The Auditor General of Canada in its February 2003 Special Examination Report indicates that in their opinion "there is reasonable assurance that the Authority uses good governance and accountability practices".

The Board has also agreed that all Authority members and senior officers are to attend a Governance seminar approved and designed by the office of the Privy Council of Canada. All members and senior staff have successfully attended the seminar.

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## OPERATING SUMMARY

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	2000	<u>1999</u>
Revenue	\$12,997	\$11,650	\$13,289	\$ 13,408	\$15,542	\$14,818
Operating costs	<u>12,944</u>	<u>14,289</u>	<u>14,850</u>	<u>15,684</u>	<u>16,635</u>	<u>15,171</u>
Surplus (deficit)	<u>\$ 53</u>	<u>\$ (2,639)</u>	<u>\$ (1,561)</u>	<u>\$ (2,276)</u>	<u>\$ (1,093)</u>	<u>\$ (353)</u>
Budget	<u>\$ 53</u>	<u>\$ 8</u>	<u>\$ (673)</u>	<u>\$ 30</u>	<u>\$ 40</u>	<u>\$ 10</u>

## AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Administrative	8.5	10.5	10.5	10.5	9.5	9.5
Pilots	61	63	63	69	69	67
Dispatchers	<u>8</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>
	77.5	82.5	82.5	88.5	87.5	85.5

## PILOT ASSIGNMENTS PERFORMED

	Budget	ACTUAL				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Number	6,800	5,943	6,847	7,158	8,605	8,108
Planned	6,800	6,800	7,300	8,100	7,300	7,200

## ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Number	6,800	5,936	6,829	7,135	8,584	8,081
Percentage	100%	99.9%	99.7%	99.7%	99.8%	99.7%

## AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Number	\$ 1,903	\$2,404	\$2,168	\$ 2,191	\$ 1,933	\$ 1,871

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

### Actual Compared to Budget

	2004 <u>Budget</u>	2003 <u>Actual</u>	2003 <u>Budget</u>	2002 <u>Actual</u>
Total Assignments	6,800	5,943	6,800	6,847
Total Incident Free Assignments-%	100%	99.9%	100%	99.8%
Net Income (loss)	<u>\$ 53,000</u>	<u>\$(2,638,550)</u>	<u>\$ 8,000</u>	<u>\$(1,560,518)</u>
Cash Provided from Operations	<u>\$ (12,000)</u>	<u>\$ 642,411</u>	<u>\$ (98,000)</u>	<u>\$ (639,311)</u>
Capital Expenditures	<u>\$ 100,000</u>	<u>\$ 86,288</u>	<u>\$ 100,000</u>	<u>\$ 91,102</u>
Cash Position at Year End	<u>\$ 207,000</u>	<u>\$ 969,629</u>	<u>\$ 2,663,000</u>	<u>\$ 327,218</u>
Average Assignments per Pilot	<u>113</u>	<u>96</u>	<u>109</u>	<u>119</u>
Tariff increases	<u>4.5%</u>	<u>7.5%</u>	<u>6%</u>	<u>4%</u>

### Corporate Objectives

- Provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- Promote effective utilisation of Authority's assets including equipment and human resources.
- Promote pilotage within a commercially oriented framework to achieve self-sufficiency at least cost to users.
- To be responsive to the Government of Canada's environmental, social and economic policies.

### Activities Followed to Achieve Objectives

#### (i) Safe, Economic and Reliable Pilotage Service

The Authority invested \$214,000 in training pilots in the last three years to use state of the art electronic navigation system (ECDIS) to facilitate their duties and reduce the risks of collisions and grounding of ocean vessels transiting the St. Lawrence Seaway.

The Authority introduced pilots to special courses explaining issues surrounding sleep deprivation related problems found in this type of work.

The Authority has introduced in all pilotage sectors working rules that allow all pilots the chance of regaining proper rest after consecutive night time assignments. This measure will assure the Authority that difficult pilotage assignments will be performed by well rested pilots therefore reducing the risk of fatigue.

The Authority recently negotiated and put into place in the Pilots' Collective agreements a no strike no lockout provision that will settle disputes therefore eliminating any chance of work stoppage. This agreement has been extended to 2006.

The Authority instituted in 2002 and implemented it in 2003 with the cooperation of the pilots a system for assessing pilots' competence and quality of service. The main components of this system involves,

- i) assessing the pilots training needs and developing training solutions to meet the need
- ii) reviewing past assignments and incidents
- iii) introducing simulator training and assessment of skills with using a full bridge simulator at Memorial University in St. Johns, Newfoundland

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

- iv) introduce a comprehensive system for dealing with customer comments and complaints regarding pilotage services and performance. Customer surveys are also done on an annual basis to assess quality of service.

The cost of introducing this assessment system is approximately \$100,000 per year.

The assessment of pilots' competence and quality of service is ongoing with each pilot assessment completed at least once every five years. Twenty-six GLPA pilots have successfully completed the above assessment with the balance of the pilots to be reviewed in the next three years.

The Authority has been able to freeze tariffs from 1994 to 2001 (8 years) and rebated 5% of Canadian tariffs in 1999 and 2000 (\$800,000 rebate). Tariffs were increased by 11.5% for the first time in nine (9) years. In a period where inflation has totalled 21.75% since 1993 the industry has benefited from the stable tariff by approximately \$8 million.

The Authority has successfully renegotiated two of the four pilots' collective agreements which will now expire in March 2007. These collective agreements will yield cost of living salary increases to all pilots. The Authority is in the process of negotiating the collective agreement with the last two pilot groups and is expected to settle all issues in early 2004.

### (ii) Effective Utilization of Authority's Assets

The Authority has made the decision in 2003 to consolidate both of the dispatching centres at one location in Cornwall, Ontario. This consolidation will take place at the beginning of the 2004 navigation season and will generate over \$200,000 a year savings to the Authority. The Authority will eliminate three (3) full time operation/management positions starting in 2004.

The Authority invested in 1997 \$160,000 in developing and implementing a computerized scheduling system for its pilots. This initiative will allow more timely dispatches and operation reports as well as increase the accuracy in tracking pilots and vessels. This system will also increase the Authority's capacity in dispatching allowing it to be able to dispatch all pilots without increasing the number of dispatchers in the event traffic increases significantly.

The Authority invested in 1998 a further \$75,000 in designing and integrating its billing and reporting systems into the computer dispatch system which will allow increased accuracy and shorter billing cycles in its pilotage fee receivable system.

The Authority invested \$60,000 in 2001 and \$50,000 in 2002 to upgrade the dispatching system and make it compatible to internet users.

### (iii) Maintain Self-Sufficiency in its Operations

The Authority completed its restructuring of the Administration which began in 1994 with the overall effect of reducing 2.5 full time equivalent positions. This reduction saves the entity \$195,000 a year or close to \$2.0 million since the restructuring.

The Authority continues to follow past practices of contracting out pilot boat services for the Welland Canal. These contracts cost the Authority approximately \$410,000 a year for the two pilot boats stationed at the Welland Canal. The alternative would be to invest over \$2,000,000 for each pilot boat and increase staffing levels by 16 pilot boat operators as well as incurring high repair and maintenance costs. The contracting out practice has proved to be cost beneficial for the Authority and a change in practice is not anticipated.

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

In 1999 the Authority started the navigation season with close to \$7 million in accumulated operation surplus generated in the period of 1994-1998 (5 years) when revenues exceeded expenses. The Board instituted policies to freeze all tariffs and reduce tariffs in the Canadian Sectors (1999, 2000) until the above surplus would be reduced. Operating losses in the period of 1999 to 2003 have now eliminated this surplus.

The Authority increased the 2003 tariff by 7.5% and will have to adjust the tariff in 2004 by 12% so that financial self sufficiency is assured. The industry is cooperating with the Authority in dealing with this issue so that the Authority remains financially self sufficient.

### (iv) Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next five years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots at age 65 will be as follows:

2004 - 2 pilots Cornwall District  
2 pilots District No. 2 and District No. 3  
2005 - 1 pilot District No. 2  
2006 - No retirements  
2007 - 1 pilot Cornwall District  
2008 - No retirements

The Authority does not expect any retirements for its Lake Ontario and District No. 1 pilots in the next five years.

The Authority held examinations in 2001 to establish a hiring list for District No. 2 and can report, at this time, that a great deal of interest was shown enabling the Authority to establish an eligibility list of 5 candidates. With only 7 scheduled openings due to retirement, in the next five years, the Authority is satisfied that there exists a sufficient pool of qualified candidates for all districts.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts received by the Authority from the Marine and Surface Statistics and Forecast Branch of Transport Canada.

### (v) Apprentice Pilot Program

The Authority, in cooperation with the pilots and l'Institut Maritime du Québec, designed and implemented a comprehensive training program for all future apprentice pilots. The program lists all the skill sets required by a pilot for discharging his duties as well as an objective evaluation system to assure the Authority and its users that the pilot has acquired the skill sets necessary.

### (vi) Update of Authority's Actions Undertaken to Satisfy 1999's CTA Recommendation

The following recommendations were made in the Minister of Transport's letter to the Chair of the Authority on November 15, 1999 and make specific reference to the CTA's recommendation found in the report to parliament "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

<u>Recommendation</u>	<u>Status</u>
The Authority is to develop and adopt a risk based methodology to be used for	Transport Canada has designed a risk based methodology for the

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

the designation or re-assessment of compulsory pilotage area. The Authority will conduct regular reviews every 5 years of each compulsory pilotage area and in consultation with the users those compulsory areas where there has been a change in factors and circumstances which justify a re-examination of the designation, a risk based methodology is to be used in the reassessment.

The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.

The Great Lakes Pilotage Regulations must be amended to enhance requirements for exempting vessels from compulsory pilotage in the Great Lakes Pilotage region.

The Minister recommends that the Authority, in partnership with pilots and all legitimate interested parties, regularly examine all aspects of its operations on a continuing basis and report to the Minister the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions. Although most of the work has been done in this regard, it would be a constant objective.

The Minister requests that a formal system of consultation with interested parties on financial, operational and planning issues be initiated and that the Authority report on its plan for consultation and the implementation of the plan in the Annual Report to Parliament.

The Minister asks that the Great Lakes Pilotage Authority establish a structural methodology for handling complaints and report on its implementation in the 2000 Annual Report

four Canadian Pilotage Authorities to follow in the review of compulsory pilotage areas. GLPA is now undertaking its first review which should be completed by the Winter of 2004.

The process to design a system for assessing pilots' competence and quality of service has been finalized and has seen the first 26 pilots complete the assessment. This process was undertaken with the full cooperation of the pilots.

The Authority is following the risk based methodology to address the request and has completed the study. The recommendation will be Gazetted in the Spring of 2004.

This exercise has been done and will be continued.

The Authority has initiated in 2000 a yearly meeting with all interested parties and was repeated in 2001, 2002 and 2003.

A structural methodology for handling complaints has been established in 2000 and was continued in 2001, 2002 and 2003. The Authority received a few inquiries from users but all complaints were properly addressed.

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

The Minister request that GLPA and industry establish a system for the early release of practical information with respect to safety incident.

The Authority and industry have discussed this recommendation and have yet to finalize a formal system. The Authority will report the progress on this initiative in the 2004 Annual Report.

The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process.

This recommendation has been so acted upon by the Authority.

The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates.

The Authority has reported on the pool of qualified pilot candidates in the 1999, 2000, 2001, 2002 and 2003 Annual Reports.

### (vii) Special Examination

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a special examination of the financial and management control and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131(1)(b) and 131(2)(a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human, and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

The Auditor General of Canada reported to the Board of Directors in February 2003 that they had completed their review and that “there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the system and practices examined”. Minor recommendations were highlighted and will be dealt with by the GLPA in the future.

## 2003 PERFORMANCE REVIEW

(viii) Incident Report

### MARINE INCIDENT STATISTICS

<u>INCIDENT</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Collision	0	1	1	0
Foundering	0	0	0	0
Fire/Explosion	0	0	1	0
Grounding	1	3	1	4
Striking	1	0	1	0
Contact with Lock Wall	4	12	13	14
Touching Bank/Bottom	1	0	4	2
Ice Damage	0	0	0	0
Ship Arrestor	<u>0</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>1</u>
<b>TOTAL</b>	<u><u>7</u></u>	<u><u>18</u></u>	<u><u>23</u></u>	<u><u>21</u></u>
Percentage of Accident Free Assignments	99.9%	99.8%	99.7%	99.8%

#### 2002 Synopsis

The majority of marine occurrences within the Great Lakes Pilotage Authority region consistently involved ships contacting tie-up and lock walls.

There was only one collision in 2002. This involved a head-on collision when a foreign vessel sheered into a domestic vessel in the South Shore Canal, causing considerable damage to both vessels.

The number of groundings increased in 2002 due to factors such as: helmsman confusion, steering gear malfunction and the effects of squat combined with very low water conditions. Although groundings increased in 2002, there were no incidents of vessels touching the bottom, possibly since most vessels are staying as close to the centre of the channels due to the very low water levels.

#### 2003 Synopsis

As depicted in the above statistical table, the majority of incidents within the region continue to involve ships contacting or striking tie-up and lock walls.

While there is a significant reduction in the number of incidents this year compared to the previous 4 years, it should be noted that the number of assignments in 2003 was approximately 13% less than those in 2002 and considerably less than those in the years 1999 to 2001.

In addition to the reduced number of assignments, factors such as improved water levels, weather and traffic patterns, sizes and types of ships, their bridge personnel, pilot training etc. may have played a role in the reduced number of incidents

# AUDITOR'S REPORT



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2003 and the statements of operations and accumulated deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2003 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in cursive script that reads 'Francine D. Bissonnette'.

Francine Deneault-Bissonnette, CA  
Principal  
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada  
February 3, 2004

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## Balance Sheet

as at December 31

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
<b>ASSETS</b>		
Current		
Cash	\$ 969,629	\$ 327,218
Accounts receivable	<u>3,020,351</u>	<u>2,691,280</u>
	\$3,989,980	3,018,498
Long-term		
Investments (Note 3)	-	2,505,544
Segregated investments (Note 3)	1,852,548	3,032,615
Capital assets (Note 5)	<u>199,417</u>	<u>195,422</u>
	<u>\$6,041,945</u>	<u>\$ 8,752,079</u>
<b>LIABILITIES</b>		
Current		
Accrued salaries and benefits	\$3,142,793	\$ 3,906,212
Other accounts payable and accrued charges	671,357	167,617
Employee future benefits (Note 6)	<u>336,846</u>	<u>295,548</u>
	4,150,996	4,369,377
Long-term		
Employee future benefits (Note 6)	<u>2,884,922</u>	<u>2,738,125</u>
	<u>7,035,918</u>	<u>7,107,502</u>
<b>EQUITY</b>		
<b>DEFICIT OF CANADA</b>		
Contributed capital	82,074	82,074
(Accumulated deficit) Retained earnings	<u>(1,076,047)</u>	<u>1,562,503</u>
	<u>(993,973)</u>	<u>1,644,577</u>
	<u>\$ 6,041,945</u>	<u>\$ 8,752,079</u>

Commitments (Note 7)

*The notes are an integral part of the financial statements*

Approved by the Board:



Director



Director

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## Statement of Operations and Accumulated Deficit

for the year ended December 31

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Revenues		
Pilotage charges	\$ 11,432,335	\$ 12,923,073
Interest and other income	131,909	242,856
Dispatching and pilot boat income	<u>86,113</u>	<u>123,374</u>
	<u>11,650,357</u>	<u>13,289,303</u>
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	9,670,726	10,358,594
Transportation and travel	1,430,565	1,366,149
Operation staff salaries and benefits	980,436	966,829
Administration staff salaries and benefits	598,093	575,955
Pilot boat services (Note 8)	580,836	613,183
Employee future benefits (Note 6)	303,914	269,395
Professional and special services	220,052	192,028
Utilities, materials and supplies	107,298	118,766
Amortization	82,293	81,758
Communications	77,405	87,324
Pilot training costs	72,041	29,912
Rentals	69,523	70,749
Purchased dispatching services	63,124	84,150
Repairs and maintenance	<u>32,601</u>	<u>35,029</u>
	<u>14,288,907</u>	<u>14,849,821</u>
Net loss for the year	(2,638,550)	(1,560,518)
Retained earnings at beginning of the year	<u>1,562,503</u>	<u>3,123,021</u>
(Accumulated deficit) Retained earnings at end of the year	<u>\$ (1,076,047)</u>	<u>\$ 1,562,503</u>

*The notes are an integral part of the financial statements*

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## Statement of Cash Flows

for the year ended December 31

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Cash provided by (used in):		
<u>Operating activities</u>		
Net loss for the year	\$ (2,638,550)	\$ (1,560,518)
Items not requiring cash		
Employee future benefits	188,095	47,165
Amortization	82,293	81,758
Net change in working capital components other than cash	<u>(588,750)</u>	<u>(23,859)</u>
	<u>(2,956,912)</u>	<u>(1,455,454)</u>
<u>Investing activities</u>		
Purchase of investments and segregated investments	-	(3,588,161)
Disposal of investments and segregated investments	3,685,611	4,495,406
Acquisition of capital assets	<u>(86,288)</u>	<u>(91,102)</u>
	<u>3,599,323</u>	<u>816,143</u>
Increase (decrease) in cash	642,411	(639,311)
Cash, beginning of year	<u>327,218</u>	<u>966,529</u>
Cash, end of year	<u>\$ 969,629</u>	<u>\$ 327,218</u>

*The notes are an integral part of the financial statements*

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## Notes to Financial Statements

December 31, 2003

### 1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Pilotage Act* provides that the pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient and, together with any revenue from other sources, shall permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is exempt from any income taxes.

### 2. Significant accounting policies

#### Investments

Investments are recorded at cost.

#### Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Furniture and equipment	5 to 10 years
Software and computer equipment	5 years

#### Pension benefits

Employees participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are charged to operations on a current basis. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

#### Non-pension benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of these benefits is accrued as the employees render the services necessary to earn them. Management determined the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## 3. Investments

The Authority invests in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The nature of the Authority's investments is not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2003		2002	
	<u>Carrying value</u>	<u>Yield(%)</u>	<u>Carrying value</u>	<u>Yield (%)</u>
Maturing beyond 1 year:				
Government of Canada bonds	\$ 300,000	5.00	\$ 499,999	5.00-5.27
Provincial bonds	<u>1,552,548</u>	4.46 – 5.39	<u>5,038,160</u>	4.46-5.47
Total long term and segregated investments	<u>\$ 1,852,548</u>		<u>\$ 5,538,159</u>	

Segregated investments have been established to provide funding for employee future benefits.

As at December 31, 2003, the Authority has no investment maturing within one year (2002 – nil).

The carrying value of investments approximates both their market value and fair value.

## 4. Financial Instruments

Accounts receivable and accounts payables are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each financial instrument approximate fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

## 5. Capital assets

	2003		
	<u>Cost</u>	<u>Accumulated Amortization</u>	<u>Net</u>
Buildings	\$ 71,846	\$ 65,256	\$ 6,590
Furniture and equipment	256,350	225,652	30,698
Software and computer equipment	<u>674,620</u>	<u>512,491</u>	<u>162,129</u>
	<u>\$ 1,002,816</u>	<u>\$ 803,399</u>	<u>\$ 199,417</u>
	2002		
	<u>Cost</u>	<u>Accumulated Amortization</u>	<u>Net</u>
Buildings	\$ 71,846	\$ 64,846	\$ 7,000
Furniture and equipment	256,350	221,654	34,696
Software and computer equipment	<u>588,332</u>	<u>434,606</u>	<u>153,726</u>
	<u>\$ 916,528</u>	<u>\$ 721,106</u>	<u>\$ 195,422</u>

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

## 6. Employee future benefits

### Pension benefit

The Public Service Superannuation Plan required the Authority to contribute to the Plan. Contributions during the year were as follows:

	2003 (In thousands of dollars)	2002 (In thousands of dollars)
Authority	1,072	1,096
Employees	416	420

### Non-pension benefits

These benefit plans are not pre-funded and thus have no assets. The accrued benefit liability recognized in the balance sheet at December 31, 2003 respecting these benefit plans is \$3,221,768 (2002 - \$3,033,673).

The net expense for the Authority's non-pension benefit plans for the year ended December 31, 2003 is \$303,914 (2002 - \$269,395).

## 7. Commitments

The Authority has a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Authority for the rental of office space which is managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation and a management information system support contract for its computer system. Future minimum rental and contract payments for the next years are:

2004	25,447
2005	21,150
2006	<u>8,813</u>
	<u>\$ 55,410</u>

In addition, the Authority has contract commitments for pilot boat services. Future minimum contract commitments for the next two years are:

2004	435,000
2005	<u>448,000</u>
	<u>\$ 883,000</u>

## 8. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

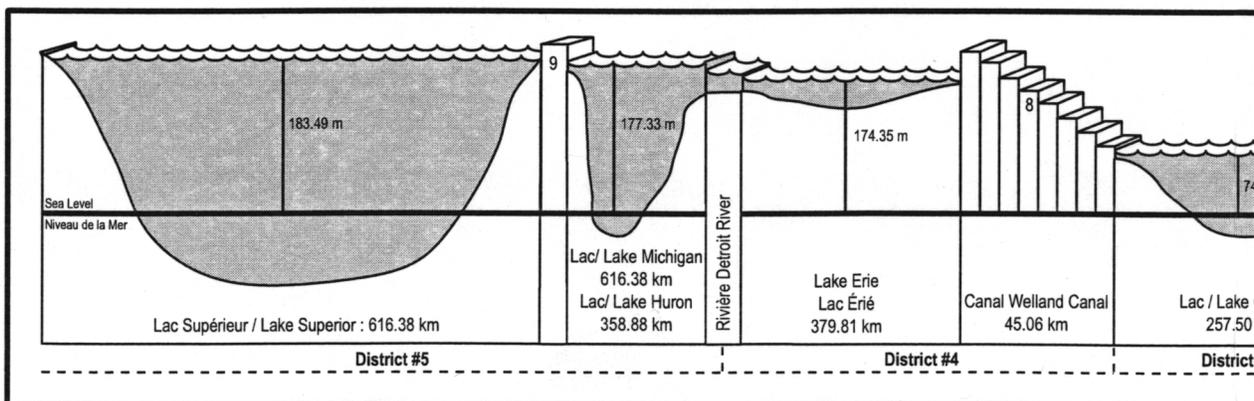
As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

## 9. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

## 10. Comparative Figures

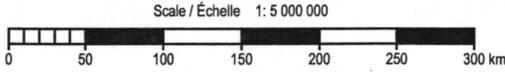
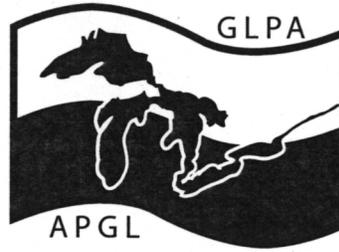
Certain 2002 amounts have been reclassified to conform with current year's presentation.



82° 80° 78° 76° 74°

# GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

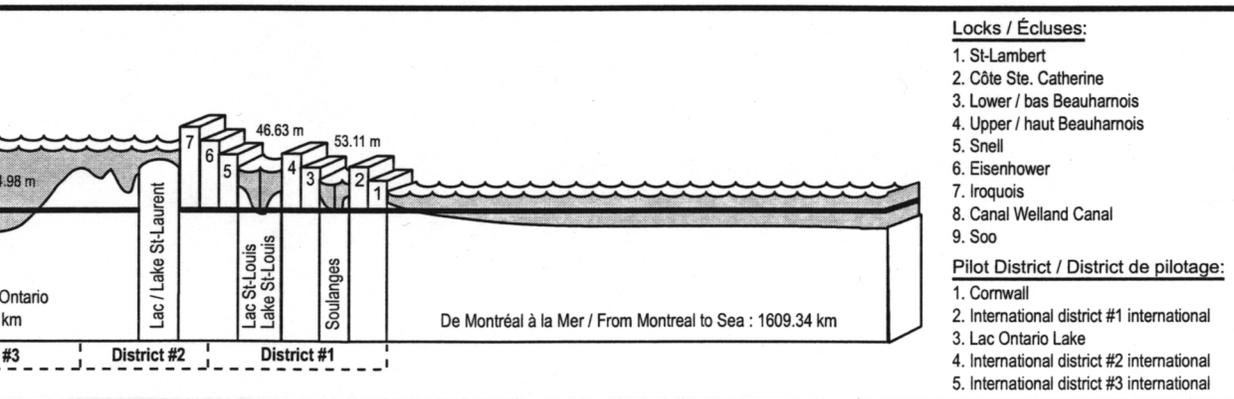
## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS



— Locks / Écluses



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



**Locks / Écluses:**

1. St-Lambert
2. Côte Ste. 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



# Administration de pilotage des Grands Lacs

2

0

0

3



# RAPPORT ANNUEL

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## **Siège social**

2e ÉTAGE  
202, RUE PITT  
CORNWALL (ONTARIO)

## **Région de l'Ouest**

345, BOULEVARD LAKESHORE  
ST. CATHARINES (ONTARIO)

## **Région de l'Est**

2e 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	M. J. CAMPBELL Représentant du secteur public
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  
Absent de la photo, M. John Campbell.



**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 mars 2004

L'honorable Tony Valeri, 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 2003.

L'Administration a atteint tous les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, en toute sécurité, des services de pilotage efficaces dans la région des Grands Lacs, en faisant ce qui suit :

- 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.

Depuis 2000, l'Administration a vu une réduction de plus de 30 p. 100 du taux de circulation de navires étrangers, principalement en raison des politiques des gouvernements canadien et américain de limiter l'importation d'acier en Amérique du Nord et aussi de la sécheresse sévissant dans l'Ouest, laquelle a limité l'exportation de blé par la voie des Grands Lacs. L'Administration a commencé l'année 2000 avec un excédent de 6,5 millions de dollars qu'elle s'est engagée, en accord avec les intervenants, à retourner aux usagers sous la forme de réductions des tarifs et d'un gel continu des tarifs. Cette politique du conseil d'administration a permis à l'industrie de faire des économies de plus de 8 millions de dollars pendant cette période, contribuant ainsi à la rentabilité du système de transport de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Depuis l'année 2000, l'Administration a réduit ses coûts d'exploitation de plus de 2,3 millions de dollars, ou 14 p. 100, en réduisant le nombre de pilotes et d'employés d'exploitation et de gestion. L'Administration fermera un de ses bureaux de répartition en 2004 pour réduire des coûts. L'Administration continuera, avec l'apport et la collaboration des intervenants, de réduire les coûts et d'augmenter les tarifs en 2004 afin d'atteindre le seuil de rentabilité.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 11 650 357\$ en recettes, soit une baisse de 12 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 14 288 907 \$, ce qui représente une baisse de 4 p. 100 par rapport à l'année précédente, ce qui représente un déficit de 2 638 550 \$. 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. Ces usagers ont identifié le besoin à ce qu'on impose des hausses tarifaires en 2004 afin que l'Administration puisse de nouveau atteindre le seuil de rentabilité.

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 du Canada, 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 la vérificatrice générale 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)  
3 février 2004

# 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 1er 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 1er 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 :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. 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 no 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale no 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale no 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

La régie 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. 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. Chaque année, le conseil prépare une Entente de redevabilité avec le DG dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du DG et de l'APGL pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs. 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 juin 2003, 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 février 2003, le Vérificateur général du Canada a indiqué qu'à son avis, il existe une assurance raisonnable que l'Administration utilise de bonnes pratiques de gouvernance et reddition des comptes.

Les membres du conseil d'administration ont également convenu que tous les membres et les cadres supérieurs devaient assister à un colloque sur la Régie approuvé et conçu par le Conseil privé du Canada. Tous les membres et cadres supérieurs ont participé à un tel colloque.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Revenu	12 997 \$	11 650 \$	13 289 \$	13 408 \$	15 542 \$	14 818 \$
Coût d'exploitation	<u>12 944</u>	<u>14 289</u>	<u>14 850</u>	<u>15 684</u>	<u>16 635</u>	<u>15 171</u>
Profit (perte)	<u>53 \$</u>	<u>(2 639) \$</u>	<u>(1 561) \$</u>	<u>(2 276) \$</u>	<u>(1 093) \$</u>	<u>(353) \$</u>
Budget	<u>53 \$</u>	<u>8 \$</u>	<u>(673) \$</u>	<u>30 \$</u>	<u>40 \$</u>	<u>10 \$</u>

## RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Personnel administratif	8,5	10,5	10,5	10,5	9,5	9,5
Pilotes	61	63	63	69	69	67
Répartiteurs	<u>8</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9</u>
	77,5	82,5	82,5	88,5	87,5	85,5

## AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Nombre	6 800	5 943	6 847	7 158	8 605	8 108
Planifié	6 800	6 800	7 300	8 100	7 300	7 200

## AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Nombre	6 800	5 936	6 829	7 135	8 584	8 081
Pourcentage	100 %	99,9 %	99,7 %	99,7 %	99,8 %	99,7 %

## COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	<u>2004</u>	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>1999</u>
Montant	1 903 \$	2 404 \$	2 168 \$	2 191 \$	1 933 \$	1 871 \$

## REVUE DU RENDEMENT 2003

### Les résultats par rapport aux objectifs

	2004 <u>Budget</u>	2003 <u>Résultat</u>	2003 <u>Budget</u>	2002 <u>Résultat</u>
Nbre total d'affectations	6 800	5 943	6 800	6 847
Nbre total d'affectations sans accident -%	<u>100%</u>	<u>99,9 %</u>	<u>100%</u>	<u>99,8 %</u>
Bénéfice net (perte)	<u>53 000</u>	<u>(2 638 550)\$</u>	<u>8 000 \$</u>	<u>(1 560 518)\$</u>
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	<u>(12 000)\$</u>	<u>642 411 \$</u>	<u>(98 000)\$</u>	<u>(639 311)\$</u>
Dépenses en capital	<u>100 000 \$</u>	<u>86 288 \$</u>	<u>100 000 \$</u>	<u>91 102 \$</u>
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	<u>207 000 \$</u>	<u>969 629 \$</u>	<u>2 663 000 \$</u>	<u>327 218 \$</u>
Nbre moyen d'affectations par pilote	<u>113</u>	<u>96</u>	<u>109</u>	<u>119</u>
Augmentations tarifaires (réductions)	<u>4,5%</u>	<u>7,5%</u>	<u>6%</u>	<u>4%</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 214 000 \$ pendant les trois 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 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 élaboré et mis en œuvre en 2003, 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 2003

- 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 100 000 \$ 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. Vingt-six pilotes de l'APGL ont subi avec succès une évaluation, le reste des pilotes devant être évalués au cours des trois 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 11,5 p. 100. Pendant cette période marquée par un taux d'inflation qui a atteint 21,75 % depuis 1993, l'industrie a tiré profit de la stabilité des tarifs, réalisant une économie d'environ 8 millions de dollars.

L'Administration a renégocié deux des quatre conventions collectives des pilotes - elles expireront en mars 2007. Ces conventions collectives accorderont à tous les pilotes des augmentations salariales équivalant au coût de la vie. L'Administration est en voie de négocier avec les deux autres groupes de pilotes et prévoit régler toutes les questions au début de 2004.

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

L'Administration a décidé, en 2003, de regrouper ses deux centres de répartition en un endroit, à Cornwall en Ontario. Cette fusion, qui aura lieu au début de la saison de navigation de 2004, permettra à l'Administration de réaliser des économies de plus de 200 000 \$ par année. À compter de 2004, l'Administration procédera à l'élimination de trois (3) postes d'exploitation/de gestion à temps plein.

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 2,0 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

## REVUE DU RENDEMENT 2003

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 2003, les pertes d'exploitation ont eu pour effet d'éliminer cet excédent.

L'Administration a haussé les tarifs de 7,5 p. 100 en 2003 et devra ajuster les tarifs en 2004 de 12 p. 100 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 :

2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall  
2 pilotes, circonscriptions nos 2 et 3  
2005 - 1 pilote, circonscription no 2  
2006 - aucune retraite  
2007 - 1 pilote, circonscription de Cornwall  
2008 - aucune retraite

L'Administration ne prévoit pas de retraite parmi les pilotes du Lac Ontario et de la circonscription no 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 no 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 2003

### 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 2004.

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 26 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 a terminé son examen. La recommandation sera publiée dans la Gazette au printemps 2004.

Cet exercice a été effectué et sera répété.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001, 2002 et 2003.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001, 2002 et 2003. 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 2004.

## REVUE DU RENDEMENT 2003

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, 2002 et 2003 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 février 2003, 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>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Collision	0	1	1	0
Naufrage	0	0	0	0
Feu/Explosion	0	0	1	0
Échouage	1	3	1	4
Heurt violent	1	0	1	0
Contact avec le mur d'une écluse	4	12	13	14
Heurt de la berge/du fond	1	0	4	2
Domage causé par la glace	0	0	0	0
Arrêt du navire	<u>0</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>1</u>
<b>TOTAL</b>	<u><u>7</u></u>	<u><u>18</u></u>	<u><u>23</u></u>	<u><u>21</u></u>
Pourcentage d'affectation sans incident	99,9 %	99,8%	99,7%	99,8%

#### 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.

## REVUE DU RENDEMENT 2003

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.

### Synopsis 2003

Tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessus, la majorité des incidents survenus dans la région comportaient des contacts ou des collisions avec des bajoyers ou des parois de murs d'écluse.

Quoique le nombre d'incidents soit beaucoup moins élevé cette année comparativement aux quatre dernières années, il faut noter que le nombre d'affectations a connu une baisse de 13 p. 100 en 2003 par rapport à 2002 et était beaucoup moins élevé que pendant la période de 1999 et 2001.

En plus du nombre inférieur d'affectations, des facteurs comme les niveaux d'eau améliorés, le temps, le taux de circulation, la taille et le type de navires, le personnel à la passerelle, la formation des pilotes, etc. ont contribué à la réduction du nombre d'incidents.

# RAPPORT DU VERIFICATEUR



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2003 et les états des résultats et du déficit accumulé 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 2003 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

A handwritten signature in cursive script that reads 'Francine Deneault-Bissonnette'.

Francine Deneault-Bissonnette, CA  
directrice principale

Montréal, Canada  
Le 3 février 2004

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Bilan au 31 décembre

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Encaisse	969 629 \$	327 218 \$
Débiteurs	<u>3 020 351</u>	<u>2 691 280</u>
	3 989 980	3 018 498
À long terme		
Placements (note 3)	-	2 505 544
Placements réservés (note 3)	1 852 548	3 032 615
Immobilisations (note 5)	<u>199 417</u>	<u>195 422</u>
	<u>6 041 945 \$</u>	<u>8 752 079 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	3 142 793 \$	3 906 212 \$
Autres créditeurs et charges à payer	671 357	167 617
Avantages sociaux futurs (note 6)	<u>336 846</u>	<u>295 548</u>
	4 150 996	4 369 377
À long terme		
Avantages sociaux futurs (note 6)	<u>2 884 922</u>	<u>2 738 125</u>
	<u>7 035 918</u>	<u>7 107 502</u>
<b>AVOIR</b>		
<b>DÉFICIT DU CANADA</b>		
Capital d'apport	82 074	82 074
(Déficit accumulé) Bénéfices non répartis	<u>(1 076 047)</u>	<u>1 562 503</u>
	<u>(993 973)</u>	<u>1 644 577</u>
	<u>6 041 945 \$</u>	<u>8 752 079 \$</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 du déficit accumulé

pour l'exercice terminé le 31 décembre

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
<b>Revenus</b>		
Droits de pilotage	11 432 335 \$	12 923 073 \$
Intérêt et autres revenus	131 909	242 856
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	<u>86 113</u>	<u>123 374</u>
	<u>11 650 357</u>	<u>13 289 303</u>
<b>Dépenses</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	9 670 726	10 358 594
Transport et déplacements	1 430 565	1 366 149
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	980 436	966 829
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	598 093	575 955
Services de bateaux-pilotes (note 8)	580 836	613 183
Avantages sociaux futurs (note 6)	303 914	269 395
Services professionnels et spéciaux	220 052	192 028
Services publics, fournitures et approvisionnements	107 298	118 766
Amortissement	82 293	81 758
Communications	77 405	87 324
Frais de formation des pilotes	72 041	29 912
Location	69 523	70 749
Achat de services de répartition	63 124	84 150
Réparations et entretien	<u>32 601</u>	<u>35 029</u>
	<u>14 288 907</u>	<u>14 849 821</u>
Perte nette pour l'exercice	(2 638 550)	(1 560 518)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	<u>1 562 503</u>	<u>3 123 021</u>
(Déficit accumulé) Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>(1 076 047) \$</u>	<u>1 562 503 \$</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>2003</u>	<u>2002</u>
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
<u>Activités d'exploitation</u>		
Perte nette pour l'exercice	(2 638 550) \$	(1 560 518) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Avantages sociaux futurs	188 095	47 165
Amortissement	82 293	81 758
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse	<u>(588 750)</u>	<u>(23 859)</u>
	<u>(2 956 912)</u>	<u>(1 455 454)</u>
<u>Activités d'investissement</u>		
Achat de titres de placement et de placements réservés	-	(3 588 161)
Disposition des placements et des placements réservés	3 685 611	4 495 406
Acquisitions d'immobilisations	<u>(86 288)</u>	<u>(91 102)</u>
	<u>3 599 323</u>	<u>816 143</u>
Augmentation (diminution) de l'encaisse	642 411	(639 311)
Encaisse au début de l'exercice	<u>327 218</u>	<u>966 529</u>
Encaisse à la fin de l'exercice	<u><u>969 629</u></u> \$	<u><u>327 218</u></u> \$

*Les notes font partie intégrante des états financiers*

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Notes aux états financiers

du 31 décembre 2003

### 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 1er 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

#### Prestation de retraite

Les salariés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant de Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Autres avantages sociaux

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ. Ces indemnités constituent pour l'Administration la seule obligation de cette nature dont le règlement entraînera des paiements au cours des prochains exercices.

### 3. Investissements

L'Administration investit dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. 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>2003</u>		<u>2002</u>	
	<u>Montant</u>	<u>Intérêts(%)</u>	<u>Montant</u>	<u>Intérêts(%)</u>
Arrivant à échéance au delà d'un an:				
Obligations du gouvernement du Canada	300 000 \$	5,00	499 999 \$	5,00-5,27
Obligations provinciales	<u>1 552 548</u>	4,46 - 5,39	<u>5 038 160</u>	4,46-5,47
Total des placements et placements réservés à long terme	<u>1 852 548 \$</u>		<u>5 538 159 \$</u>	

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

Au 31 décembre 2003, l'Administration ne possède pas d'investissement venant à échéance d'ici un an (2002 - nil).

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

### 4. Instruments financiers

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

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

### 5. Immobilisations

	2003		
	<u>Coût</u>	Amortissement <u>cumulé</u>	Valeur <u>nette</u>
Bâtiments	71 846 \$	65 256 \$	6 590 \$
Mobilier et matériel	256 350	225 652	30 698
Matériel informatique et logiciels	<u>674 620</u>	<u>512 491</u>	<u>162 129</u>
	<u>1 002 816 \$</u>	<u>803 399 \$</u>	<u>199 417 \$</u>
	2002		
	<u>Coût</u>	Amortissement <u>cumulé</u>	Valeur <u>nette</u>
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>

### 6. Avantages sociaux futurs

#### Prestation de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique a exigé que l'Administration verse des cotisations au Régime. Les cotisations de l'exercice étaient les suivantes :

	2003 (en milliers de dollars)	2002 (en milliers de dollars)
Administration	1 072	1 096
Employés	416	420

#### Autres avantages sociaux

Ces régimes d'avantages sociaux ne sont pas capitalisés et ne possèdent donc pas d'actifs. Le passif au titre des prestations constituées constaté dans le bilan le 31 décembre 2003 concernant ces régimes est de 3 221 768 \$ (2002 - 3 033 673 \$).

La charge nette de l'Administration pour les régimes d'avantages sociaux autres que des régimes de retraite de l'exercice terminé le 31 décembre 2003 est de 303 914 \$ (2002 - 269 395 \$).

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## 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 et un contrat de soutien de système intégré de gestion pour son système informatique. Les montants de loyer futurs minimums et du contrat de soutien à verser au cours des prochains exercices sont les suivants :

2004	25 447
2005	21 150
2006	<u>8 813</u>
	<u>55 410 \$</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 prochains exercices sont les suivants :

2004	435 000
2005	<u>448 000</u>
	<u>883 000 \$</u>

## 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.

## 10. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de 2002 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation de l'année courante.