Great Lakes Pilotage Authority

2008 ANNUAL REPORT

Canada

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

LOCK 7, WELLAND CANAL
THOROLD, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

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

www.glpa-apgl.com

All photos in this report were taken by Authority pilots.

BOARD OF DIRECTORS

Chair	① MR. J.D. SMITH Public Interest Representative
Vice-Chair	MR. R. BÉLISLE Public Interest Representative
Member	CAPTAIN J. DE VILLERS Pilot Representative
Member	CAPTAIN M. PRATT Pilot Representative
Member	MR. A. DIGBY Shipping Industry Representative
Member	① MR. R. J. PATERSON Shipping Industry Representative
Member	① MR. T. GEDDES Public Interest Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. D.R. TROTTIER

① Member of the Audit Committee

Members of the Authority, from left to right,
seated, Mr. Richard Bélisle, Mr. J. Douglas Smith (Chair), Mr. Terry Geddes,
standing, Mr. Andrew Digby, Captain Michael Pratt, Mr. Robert Paterson and
Captain Jacques de Villers.

Management of the Authority, from left to right,
seated, Nancy McAteer, Christine Doherty, Nathalie Archambault,
standing, Daniel Trottier, Réjean Ménard, Robert Lemire, Raymond Lalonde.

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

February 4, 2009

The Honourable John Baird, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructures and Communities

Dear Minister:

It is with pleasure that we present to you the 2008 Annual Report of the Great Lakes Pilotage (GLPA). This report is submitted pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*.

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 operated in a very difficult economic environment during the 2008 navigation season where North America slid into a recession following record high level costs for all commodities trading in the Great Lakes Basin.Vessel traffic decreased by 17% in 2008 compared to 2007 levels due mainly to high international freight rates discouraging vessels from trading in the Great Lakes. The Great Lakes did benefit from increase imports of specialty goods such as wind turbines and equipment for the Alberta Tar Sand Project but was unable to replace the traffic lost because of lower wheat and steel movements.

Revenues to the Authority for the twelve month period amounted to $16,220,778 a decrease of 15% from 2007 following a 4% tariff increase for 2008. Tariff levels have increased steadily since 2002 following an eight (8) year tariff freeze and are now closely matching the increase in the cost of living for the last 15 years.

Expenses amounted to $16,457,845 a decrease of 12% due mainly to a reduction in pilot expenses associated to the reduction of traffic levels and a one time experience gain of $993,447 due to the Authority adopting a new method of determining a value to the employee future benefits. The Authority incurred an operating loss of $237,067 for the year. The Authority has been successful in reducing the accumulated deficit by $346,520 in the last three years despite the loss of 2008.

The Authority has undertaken considerable cost reductions for the 2009 navigation season as it anticipates lower traffic levels due to the continued world wide recession and is working with its stakeholders to assure continued safe and efficient pilotage in the Great Lakes.

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

J. Douglas Smith
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.

R.F. Lemire
Chief Executive Officer

R. Ménard
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario
February 4, 2009

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.
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 Lock 7 of the Welland Canal, Thorold, 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, Infrastructure and Communities, 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, Infrastructure and Communities 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 now operating with a full compliment of Directors. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, 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

A Chief Executive Officer is appointed by the members of the Board of Directors pursuant to section 13. (1.1) of the *Pilotage Act*. The remuneration of the CEO is fixed by an Order of the Governor General in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority and 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.

OPERATIONS REVIEW

Traffic

The Authority operated the Great Lakes System in 2008 with the similar number of Canadian (62.5) and American (40) pilots in an economic environment that saw traffic levels reduced by 17% from levels in 2007. The major reasons for this dramatic and unpredicted traffic reduction are:

1. High international freight rates encouraging vessels to trade in the International markets instead of in the Great Lakes.

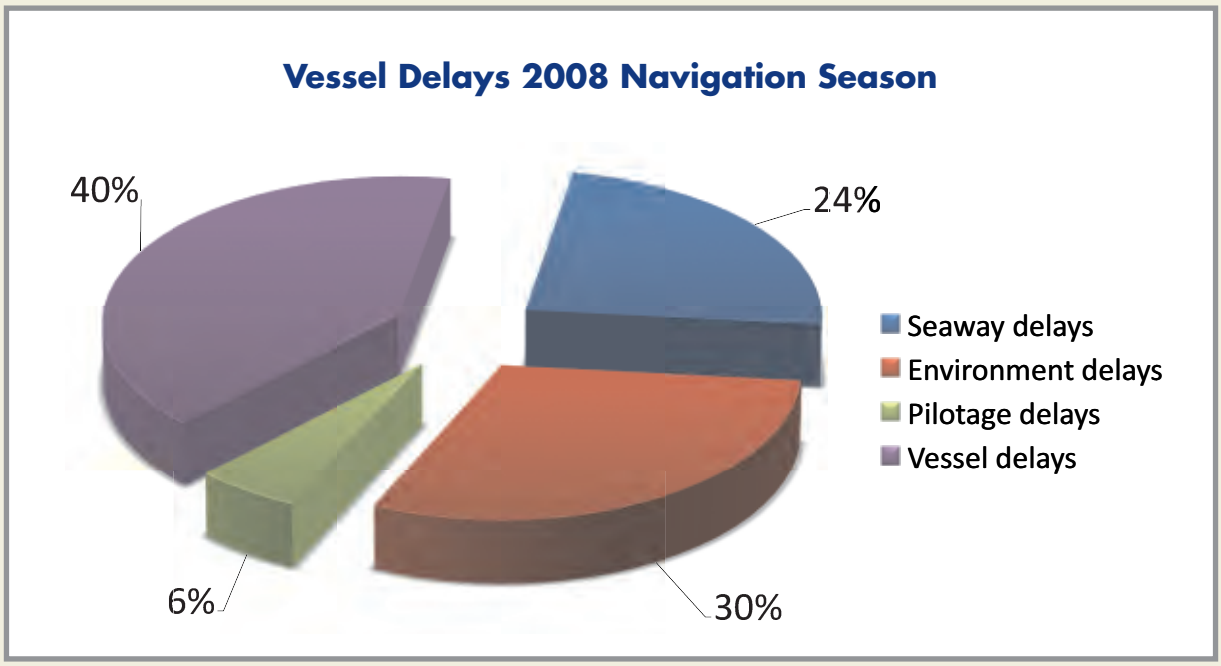
2. Slow down of the economy causing less steel to be imported therefore less ships available to move outbound wheat exports.

3. Rationalization of world steel production changing sourcing patterns out of the Great Lakes.

Service Levels

The Authority has employee pilots who work under collective agreements which dictate scheduling and call backs when traffic increases during peak periods. The Authority staffs at levels which will be able to meet peak traffic while minimizing delays but is cautious in not having too many pilots which would result in high fixed costs. Delays to shipping are very costly to the users and are closely monitored in order to measure performance.

Total delays in 2008 to ships requiring pilots in the Great Lakes were 2,936 hours, of which 6% or 162 hours were directly attributable to a shortage of pilots. In 2007, the total delays were 4,783 hours of which 26% or 1,223 hours were attributable to a shortage of pilots. The 39% reduction in delays in 2008 is attributable mainly to reduced traffic levels as well as better environmental conditions at the close of the 2008 navigation season.



Marine Incidents

The Authority reviews, on an annual basis, all marine incidents in the Great Lakes for Canadian officers and Canadian pilots. The Authority has no authority over American officers and pilots sailing those waters, therefore no statistics are kept for those groups. The total number of marine incidents for Canadian pilots this year was 14, which is 2 incidents above the 5 year average. Most of the 2008 incidents are contacts with lock walls which are minor in nature. This amount seems to be increasing over the years given the higher number of ships trading in the Seaway in ballast for a portion of their journey. Once a ship is in ballast, it becomes more difficult to maneuver and is more subject to the effect of wind and currents. The Authority is reviewing measures with its pilot training committee to address this type of incident.

Following the review of incidents for 2008, the Authority is pleased to report no major incidents requiring separate disclosure.

MARINE INCIDENT STATISTICS

INCIDENT	2008	2007	2006	2005	2004
Collision	-	-	-	1	-
Foundering	-	-	-	-	-
Fire/Explosion	-	-	-	-	-
Grounding	-	1	3	2	1
Striking	1	1	1	1	1
Contact with Lock Wall	9	7	5	6	5
Touching Bank/Bottom	3	1	1	-	3
Ice Damage	-	-	-	-	-
Ship Arrestor	1	2	-	3	3
TOTAL	14	12	10	13	13
Percentage of Incident Free Assignments	99.8%	99.8%	99.9%	99.8%	99.8%

2008 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.

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 four years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots will be as follows:

2009 - 1 pilot Cornwall District, 1 pilot Lake Ontario, 1 pilot District #2 and 1 pilot District #3
2010 - 1 pilot Cornwall District and 1 pilot District #3
2011 - 1 pilot District No. 1, 1 pilot Lake Ontario and 3 pilots District No.2
2012 - 1 pilot Cornwall District, 2 pilots District #2

The Authority has Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts which will easily meet the Authority's need in staffing scheduled requirements.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts published in the 2007 Great Lakes St. Lawrence Seaway Statistics.

FINANCIAL OVERVIEW

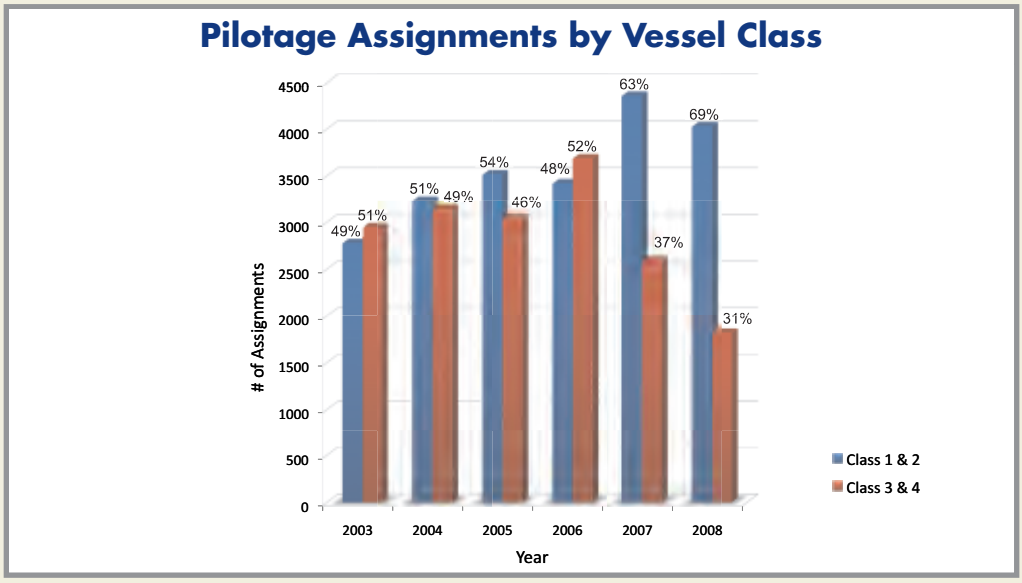
The Authority started 2008 with an accumulated deficit of $3,407,686 and finished the 2008 operating year with an accumulated deficit of $3,644,753, an increase of $237,067.

The Authority has been able to reduce the deficit in the last 3 years by $346,520 as the deficit at December 31, 2005 stood at $3,991,273. The Authority is planning on retiring the existing deficit in the next five to seven years.

The 2008 operation loss was attributable solely to the reduction of traffic which meant a decrease of over $2,700,000 in Authority revenues compared to 2007.

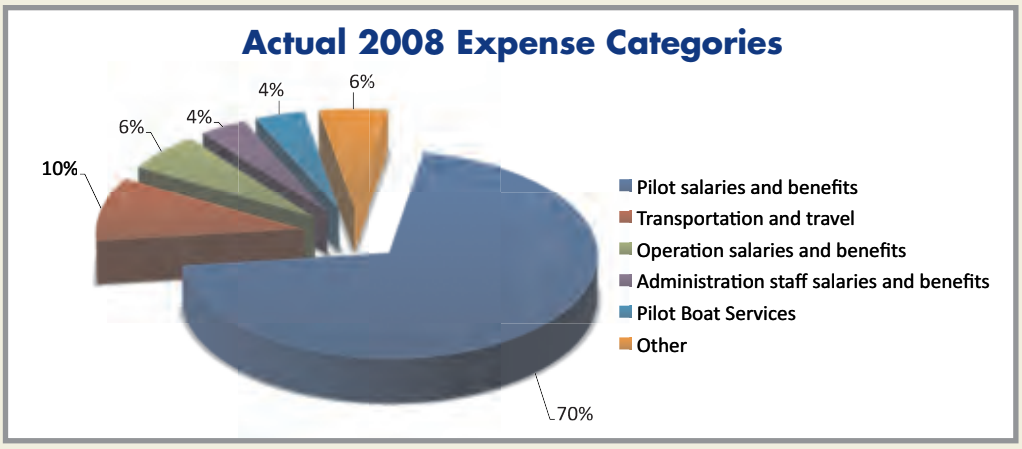
Revenues

The Authority's revenues consist mainly of pilotage charges to both Canadian and Foreign shipowners. The 2008 tariffs were increased by 4%. The increase took effect April 28, 2008, which was one month after the beginning of the 2008 navigation season causing the Authority to lose the possibility of charging an extra $70,000 which would have benefited the Authority's loss in 2008. The Authority saw smaller vessels trade in the Great Lakes in 2008 resulting in less revenue per ship.



Expenses

The majority of the Authority's expenses are pilot wage/benefit related as well as pilot travel costs associated to performing the assignment. They are followed by the operation staff salaries and benefits associated to dispatching of the pilots to ships, pilot boat expenses and administration staff salaries and benefits costs.



GOVERNANCE REVIEW

Negotiations of Collective Agreement

The Authority has 5 collective agreements in place to operate its operation. The administrative staff and dispatchers are represented by the Public Service Alliance of Canada and have their collective agreement in place until June 2011. Wage settlements in this agreement match the forecasted cost of living increases.

The other 4 collective agreements are for the four pilot groups which covers all Authority pilots. Two agreements are in place until March 31, 2012 and the final two collective agreements are in the process of being renewed. All settlements so far have matched the forecasted cost of living increases.

Internal Audit

The Authority has in place an Internal Audit plan which was established in 2005. The Authority has already completed internal audits of its Human Resources Management and the Employee Training and Development Systems. The Authority is now in the process of completing an internal audit of the Outsourced Pilot Boat system. The Authority finds value in these audits and has initiated changes in its systems where weaknesses are disclosed.

5 year Special Examination – Auditor General of Canada

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 controls 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 presented on April 11, 2008 its report to the Board of Directors of the Authority stating that there is reasonable assurance that there were no significant deficiencies in the systems and practices they examined, except for the significant deficiency relating to the current system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage in the Great Lakes.

This system of exemption has been in place since 1972 and was originally intended as a temporary measure. Now, 36 years later, and despite numerous studies and recommendations calling for action to make the system more stringent, the system continues.

The Authority believes a more stringent exemption or certification system would strengthen the Authority's ability to ensure the future safety and efficiency of the navigation system. The Authority continues to work with Transport Canada and the major stakeholders to address this deficiency. It expects regulatory amendments that will address the deficiency, to be published shortly.

In the meantime, the Authority monitors incidents involving Canadian ships very closely and is satisfied that the current system of exemption has not jeopardized the safe passage of ships in the region.

GOVERNANCE REVIEW

2009 Strategic Outlook

The Board of Directors held a strategic planning session in June 2008 and supported the following strategies inorder to meet its objectives of providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in the Great Lake Region.

The Authority is scheduling an 8% net tariff increase in 2009 in order to generate more revenue to offset the dramatic reduction in traffic in 2008 in the Great Lakes caused by the international economic slowdown. The Authority has opted to reduce pilot levels in 2009 while maintaining an efficient pilotage service. An economic turn around is expected for 2010 at which time all Authority employees/pilots will be needed to efficiently service this increase in traffic.

Tariff increases for the 2011-2013 planning period are expected to average the cost of living.

The Authority is planning on amending its regulations relating to pilot recruitment in order to respond to the apparent reduction in qualified seamen in the country. These changes will allow the Authority to continue to recruit the best candidates to assure a high level of safety for all users.

The Authority will also work with Transport Canada in addressing the 1999 CTA recommendation to enhance the Authority's requirements for Canadian vessels who obtain exemption from Pilotage when navigating in the Great Lakes. This process of enhancing the regulations is expected to be completed in 2009.

The Authority is planning on conducting an internal audit to determine whether the existing management practices and processes adequately consider the quality and reliability of outsourced pilot boats to reduce the risk of delays in service.

The Authority is expected to have a small reduction in its workforce but is not expected to incur any significant capital outlay during the planning period.

OPERATING SUMMARY

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Revenue	$17,754	$16,221	$19,006	$18,447	$15,570	$ 13,820
Operating costs	17,271	16,458	18,744	18,126	16,403	15,902
Surplus (deficit)	$ 483	$ (237)	$ 262	$ 321	$ (833)	$ (2,082)
Budget	$ 483	$ 362	$ 519	$ 545	$ 309	$ 53

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Administrative	10	10	10	9.5	8.5	8.5
Pilots	60.5	62.5	62	61.5	59.5	62
Dispatchers	9	9	9	8.5	9	8.5
	79.5	81.5	81	79.5	77.0	79.0

PILOT ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Number	5,800	5,694	6,838	6,931	6,443	6,398
Planned	5,800	6,400	6,440	6,600	6,550	6,800

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Number	5,800	5,680	6,826	6,921	6,430	6,385
Percentage	100%	99.8%	99.8%	99.9%	99.8%	99.8%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Amount	$ 2,978	$ 2,890	$ 2,741	$ 2,615	$ 2,546	$ 2,485

AUDITOR'S REPORT

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2008 and the statements of operations, comprehensive income 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, 2008 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.

Lucie Cardinal, CA auditor
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 4, 2009

Balance Sheet as at December 31

	2008	2007
ASSETS		
Current		
Cash	$ 65,976	$ 232,797
Investments (Note 4)	1,708,516	3,729,606
Accounts receivable	2,297,922	2,486,135
	4,072,414	6,448,538
Long-term		
Property and equipment (Note 6)	223,051	138,340
	$ 4,295,465	$ 6,586,878
LIABILITIES		
Current		
Accrued salaries and benefits	$ 4,562,647	$ 5,785,737
Other accounts payable and accrued charges	430,332	438,637
Employee future benefits (Note 7)	388,548	212,617
	5,381,527	6,436,991
Long-term		
Employee future benefits (Note 7)	2,476,617	3,475,499
	7,858,144	9,912,490
EQUITY		
DEFICIT OF CANADA		
Contributed capital	82,074	82,074
Accumulated deficit	(3,644,753)	(3,407,686)
	(3,562,679)	(3,325,612)
	$ 4,295,465	$ 6,586,878

Commitments (Note 9)
Contingencies (Note 13)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

Approved by the Board:

Chief Executive Officer

Director

Statement of Operations, Comprehensive Income and Accumulated Deficit for the year ended December 31

	2008	2007
Revenues		
Pilotage charges	$ 16,079,741	$ 18,883,294
Dispatching and pilot boat income	64,230	71,454
Interest and other income	76,807	51,534
	16,220,778	19,006,282
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	11,572,830	13,513,989
Transportation and travel	1,675,212	1,777,855
Operation staff salaries and benefits	1,011,729	1,019,641
Pilot boat services	652,565	682,424
Administration staff salaries and benefits	627,627	732,318
Utilities, materials and supplies	178,827	133,530
Pilot laptop and navigation software	160,781	188,601
Professional and special services	131,471	243,368
Pilot training costs	109,750	98,469
Rentals	74,830	75,827
Communications	67,412	64,304
Amortization	61,336	55,630
Purchased dispatching services	51,027	61,539
Interest and other charges	44,889	59,546
Repairs and maintenance	37,559	37,107
	16,457,845	18,744,148
Net income (loss) and comprehensive income for the year	(237,067)	262,134
Accumulated deficit at beginning of the year	(3,407,686)	(3,669,820)
Accumulated deficit at end of the year	$ (3,644,753)	$ (3,407,686)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31

	2008	2007
Operating activities		
Net income (loss) for the year	$ (237,067)	$ 262,134
Items not affecting cash		
Employee future benefits	(822,951)	235,781
Amortization	61,336	55,630
Unrealized gains on investments	(6,178)	(23,321)
Changes in non-cash working capital:		
Change in accounts receivables	188,213	(729,873)
Change in accrued salaries and benefits	(1,223,090)	521,848
Change in other accounts payable and accrued charges	(8,305)	2,252
Cash (used in) provided by operating activities	(2,048,042)	324,451
Investing activities		
Purchase of investments	(1,702,338)	(4,906,284)
Disposal of investments	3,729,606	5,054,024
Acquisition of property and equipment	(146,047)	(50,114)
Cash provided by investing activities	1,881,221	97,626
Change in cash	(166,821)	422,077
Cash, (Bank indebtedness and bank overdraft), beginning of year	232,797	(189,280)
Cash, end of year	$ 65,976	$ 232,797
Supplemental information		
Interest paid	$ 13,113	$ 22,729

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

Notes to Financial Statements
December 31, 2008

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 Authority is exempt from any income taxes.

Regulation of tariff of pilotage charges

The Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority. The tariff approval process is set out in the *Pilotage Act*. Consequently, the Authority must first publish the proposed tariff regulation in the *Canada Gazette*. Any person who has reason to believe that a regulation in this proposal is not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency (CTA) within thirty days following publication of the proposed regulation in the *Canada Gazette*. In such a case, the Agency must investigate the proposed regulation as necessary or desirable in the public interest, including the holding of public hearings. Once its investigation is complete, the Agency must make a recommendation within 120 days following the receipt of notices of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly. The CTA is an entity related to the Authority as an organization of the federal government.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the *Canada Gazette*. However, where the Agency recommends a pilotage charge that is lower than that fixed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between this charge and the charge recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the fixed charge. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may amend or cancel a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

2. Changes in accounting standards

On January 1st, 2008 the Authority adopted prospectively the new standards of the *Canadian Institute of Chartered Accountant (CICA) Handbook* sections 1535 *Capital disclosures*, 3862 *Financial instruments – Disclosures and* 3863 *Financial instruments – Presentation*.

Section 1535, *Capital Disclosures*, requires disclosure of both qualitative and quantitative information that enables users of financial statements to evaluate the entity's objectives, policies and processes for managing capital. This new requirement is for disclosure only and does not impact the financial results of the Authority.

Section 3862, *Financial Instruments – Disclosures* and section 3863 *Financial Instruments – Presentation* replace Section 3861, *Financial Instruments – Disclosure and Presentation*. These new sections require enhanced disclosure on the nature and extend of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks. These new requirement are for disclosure only and do not impact the financial results of the Authority.

Future accounting changes

The Canadian Accounting Standards Board has announced that all publicly-accountable Canadian reporting entities will adopt *International Financial Reporting Standards* (IFRSs) as Canadian generally accepted accounting principles for years beginning on or after January 1, 2011. The Authority is currently evaluating the impact of the adoption of these new standards.

3. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

Revenue recognition

Revenues earned from pilotage charges, dispatching and pilot boat income are recorded as services are rendered. Interest and other income are recorded as they are earned.

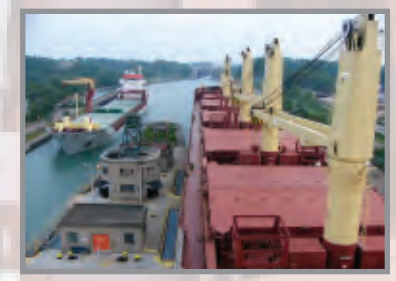
Financial Instruments

All financial instruments are recognized initially at fair value. Subsequent measurement and the accounting for changes in fair value depend on their classification. Financial assets must be classified into one of four categories: held for trading, held-to-maturity, available for sale or loans and receivables. Financial assets classified as held for trading or available for sale are measured at fair value. Financial assets classified as held-to-maturity and loans and receivables are measured at amortized cost, using the effective interest method.

The Authority classified cash as held for trading and accounts receivable in the loans and receivables category. Investments are classified as held for trading and are measured at fair value. Any period change in their fair value is recorded in interest and other income. Purchase and sale of investments are recognized using settlement-date accounting.

Financial liabilities are required to be classified into one of two categories: held for trading or other financial liabilities. All financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method, except for financial liabilities that are classified as held for trading which are measured at fair value. The Authority has classified all its financial liabilities as other financial liabilities.

The Authority does not hold any derivative as at December 31st, 2008.



Property and equipment

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

Buildings	20 years
Furniture, equipment and leasehold improvements	10 years
Software and computer equipment	5 years

Pension benefits

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. This defined benefit pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. 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 expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Severance benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the period in which the employees render services to the Authority and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Management determined the accrued obligation for severance benefits using a method based upon assumptions and its best estimates. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations, Comprehensive Income and Accumulated Deficit in the period they are reassessed. These are the only obligations of the Authority for severance benefits that entail settlement of future payment.

Translation of foreign currencies

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at exchange rates prevailing at the balance sheet date. Revenues and expenses denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at monthly average exchange rates. All exchange gains and losses are included in net income (loss) for the year.

Measurement uncertainty

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principle requires management to make certain estimates and assumptions that affects the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects accrued salaries and benefits, employee future benefit liabilities and related salaries and benefit expenses. Actual results could differ significantly from those estimates.

4. Investments

	2008		2007	
	Fair value	Yield (%)	Fair value	Yield (%)
Maturing within 3 months:				
Canada Housing Trust Bonds	$ 704,108	1.70-2.31	$ 905,821	4.00–4.16
Export Development Canada Bonds	603,299	1.80-2.06	-	-
Provincial bonds	201,263	2.56	1,313,289	3.95–4.12
Government of Canada Treasury Bills	199,846	1.20	1,510,496	3.73–3.80
	$ 1,708,516		$ 3,729,606	

5. Financial instruments

Fair Value Disclosure

Accounts receivable and accounts payables are incurred in the normal course of business. The carrying value of these financial instruments approximates fair values because of their short term to maturity.

The Authority's investments are at fixed rates and tradable in an active market. Their fair values are determined directly, in full, by reference to published price quotations. As at December 31, 2008, the fair value of the investments was $1,708,516 ($3,729,606 as at December 31, 2007).

Risk Disclosure

There is no significant risk with accounts receivable as the *Pilotage Act* stipulates that the owner, master, and agent of a ship are jointly and severally liable for pilotage charges, and the Act provides a mechanism to withhold custom clearance if pilotage charges are unpaid. There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2008, the amount of $2,297,922 shown in the balance sheet under Accounts receivable ($2,486,135 as at December 31, 2007) represents the maximum credit risk exposure on Accounts receivable.

Credit risk on investments arises from the possibility that the issuer of a fixed-term instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province, or any municipality in Canada. As at December 31, 2008, the amount of $1,708,516 shown in the balance sheet under Investments ($3,729,606 as at December 31, 2007) represents the maximum credit risk exposure on Investments.

The Authority has no investments denominated in foreign currencies. The Authority has accounts receivables in U.S. dollars but due to its small amount, the risk is insignificant. The Authority recorded in the statement of operations, comprehensive income and accumulated deficit a currency exchange gain of $47,826 for 2008 under interest and other income and a currency exchange loss of $29,580 for 2007 under interest and other charges.

The Authority may be exposed to interest rate risk with the use of its credit facility. However, the Authority only uses its line of credit for a short period of time during the year and the exposure is therefore insignificant. The interest expense incurred during 2008 was $13,113 ($22,729 in 2007). Fluctuations in interest rates can also impact the fair value of the investments portfolio. However, the Authority holds only short-term investments therefore the impact of fluctuations in interest rates is insignificant.

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Authority must operate on a self-sufficiency basis and does not have access to Parliamentary appropriations and, as a result, depends on its funding sources, borrowing and cash flows from operating activities to fill its financing requirements. The Authority manages liquidity risk by continuously monitoring actual and projected cash flows. Also, as presented in note 12, the Authority has available as required an operating line of credit renewable annually. As at December 31, 2008, the Authority's financial liabilities were limited to accrued salaries and benefits, other accounts payable and accrued charges and short term employee future benefits.

6. Property and equipment

	2008		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 38,494	$ 38,494	$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	170,895	64,955	105,940
Software and computer equipment	446,732	329,621	117,111
	$ 656,121	$ 433,070	$ 223,051

	2007		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 38,494	$ 38,494	$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	103,652	52,449	51,203
Software and computer equipment	451,160	364,023	87,137
	$ 593,306	$ 454,966	$ 138,340

7. Employee future benefits

Pension benefit

The Authority and all eligible employees contribute to the Public Sector Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority and employee's contributions to the Public Sector Pension Plan for the year were as follows:

	2008	2007
Authority	$1,107,389	$1,156,419
Employees	$ 537,870	$ 536,841

Severance benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation.

In 2008, the Authority adopted a new method of determining the value of the employee future benefits payable which is now discounted. As a result of this change in estimates, the severance benefit costs for 2008 were reduced by $993,447 resulting in a credit amount of $642,968 for 2008. Information about this plan, measured at the balance sheet date, is as follows:

Assumptions:

	2008	2007
Discount Rate	6.8%	N.A.
Inflation Rate	1.58%	N.A.
Age at Retirement	61	N.A.

Annual Amounts:

	2008	2007
Accrued benefit obligation, beginning of year	$3,688,116	$3,452,335
Cost for the year	(642,968)	332,477
Benefits paid during the year	(179,983)	(96,696)
Accrued benefit obligation, end of year	$2,865,165	$3,688,116
Short-term portion	$ 388,548	$ 212,617
Long-term portion	2,476,617	3,475,499
	$2,865,165	$3,688,116

8. Capital management

The Authority defines its capital as its equity, which comprises contributed capital and accumulated deficit.

The Authority manages its equity as a by-product of prudently managing revenues, expenses, assets and liabilities to ensure that the Authority effectively achieves its objectives and purpose. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

9. Commitments

The Authority has commitments in respect of a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Management Corporation for the rental of office space, a rental agreement of office equipment and contracts for pilot boat services. Future minimum rental and contract payments are as follows:

2009	564,525
2010	575,366
	$1,139,891

10. 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.

11. 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, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties.

12. Credit facility

The Authority has a commercial line of credit of up to $3,000,000 ($3,000,000 in 2007) available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. As at December 31, 2008, no amount was used on the line of credit (Nil as at December 31, 2007). This credit facility is available to the Authority as required and is renewable annually.

13. Contingencies

In the normal course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Authority. It is the opinion of Management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been taken in this regard.

14. Comparative Figures

Certain 2007 amounts have been reclassified to conform to the current year's presentation.

Administration de pilotage
des Grands Lacs

RAPPORT ANNUEL 2008

Canada

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

L'ÉCLUSE No 7, CANAL WELLAND
THOROLD (ONTARIO)

Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

Toutes les photos dans ce rapport ont été prises par des pilotes de l'Administration.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	① M. J.D. SMITH Représentant du secteur public
Vice-président	M. R. BÉLISLE Représentant du secteur public
Membre	CAPITAINE J. DE VILLERS Représentant des pilotes
Membre	CAPITAINE M. PRATT Représentant des pilote
Membre	M. A. DIGBY Représentant de l'industrie maritime
Membre	① M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	① M. T. GEDDES Représentant du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R. R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. D.R. TROTTIER

① Membres du Comité de vérification

Membres de l'Administration

assie de gauche à droite : M. Richard Bélisle, M. J. Douglas Smith (président), M. Terry Geddes,
debout : M. Andrew Digby, Capitaine Michael Pratt, M. Robert Paterson,
Capitaine Jacques de Villers.

Direction de l'Administration

assis de gauche à droite : Nancy McAteer, Christine Doherty, Nathalie Archambault,
debout : Daniel Trottier, Réjean Ménard, Robert Lemire et Raymond Lalonde.

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 4 février 2009

L'honorable John Baird, C. p., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous présenter le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Grands Lacs pour l'exercice financier de 2008. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques.*

L'Administration a atteint 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.

L'Administration a fonctionné dans un environnement économique très difficile au cours de la saison de navigation 2008, alors que l'économie nord-américaine a plongé dans une récession après une hausse record du prix des produits faisant l'objet de commerce sur le bassin des Grands lacs. En 2008, le volume de circulation de navires a diminué de 17 % par rapport à 2007, principalement en raison des taux de fret élevés sur les marchés internationaux, qui ont dissuadé les navires de faire du commerce sur les Grands lacs. Les Grands Lacs ont bénéficié d'une augmentation des importations de cargaisons spécialisées, tel les pièces d'éoliennes et le matériel destiné au projet de sables bitumineux de l'Alberta, mais ces augmentations n'ont pas suffi à compenser la diminution du trafic causée par la baisse des transbordements de céréales et d'acier.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché des revenus de 16 220 778 $, soit une diminution de 15 % par rapport à l'année précédente, après une hausse tarifaire de 4 % en 2008. Les tarifs ont augmenté progressivement depuis 2002 après un gel tarifaire de huit (8) ans, et correspondent maintenant à peu près à l'augmentation du coût de la vie depuis les 15 dernières années.

Les dépenses ont totalisé 16 457 845 $, ce qui représente une baisse de 12 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution est due principalement à la réduction des dépenses des pilotes en raison de la diminution du trafic, et à un gain ponctuel de 993 447 $, réalisé grâce à une nouvelle méthode adoptée par l'Administration dans le calcul des avantages sociaux futurs à payer aux employés. L'Administration a subi une perte d'exploitation de 237 067 $ au cours de l'année. Malgré ses pertes en 2008, l'Administration a été en mesure de réduire son déficit d'un montant de 346 520 $ au cours des trois dernières années.

L'Administration anticipe une autre diminution du volume de trafic en raison de la récession mondiale qui se prolonge, et a entrepris d'importantes mesures de réduction des coûts pour la saison de navigation 2009. Elle travaille de concert avec ses partenaires afin de continuer d'assurer un service de pilotage sécuritaire et efficace sur les Grands Lacs.

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,
J. Douglas Smith

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 adéquate des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus au 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 plus loin dans le présent 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 contrôlés 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* et ses règlements , la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et les règlements administratifs et politiques de l'Administration.

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

Le vérificateur externe, soit le Vérificateur général du Canada, qui est désigné 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 directeur général,
R. F. Lemire

Le secrétaire et trésorier,
R. Ménard

Cornwall (Ontario)
Le 4 février 2009

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;

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 par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à l'écluse no. 7 du Canal Welland, à Thorold, en 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, et 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, au Manitoba

RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la régie de la société d'État 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, de l'Infrastructure et des Collectivités, 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 de la direction, conseille le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 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 d'administrateurs. 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, de l'Infrastructure et des Collectivités. 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 directeur général 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 directeur général et de l'Administration 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

Un directeur général est nommé par les membres du conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret du gouverneur général en conseil. Le directeur général 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 corporatif.

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.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Trafic

L'Administration a exploité le réseau des Grands lacs en 2008 avec sensiblement le même nombre de pilotes canadiens (62,5) et de pilotes américains (40), dans un environnement économique marqué par une diminution du trafic maritime de l'ordre de 17 % par rapport à 2007. Cette diminution exceptionnelle et imprévue est due principalement :

1. aux taux de fret international élevés, qui favorisent le commerce sur le marché international plutôt que sur les Grands lacs;

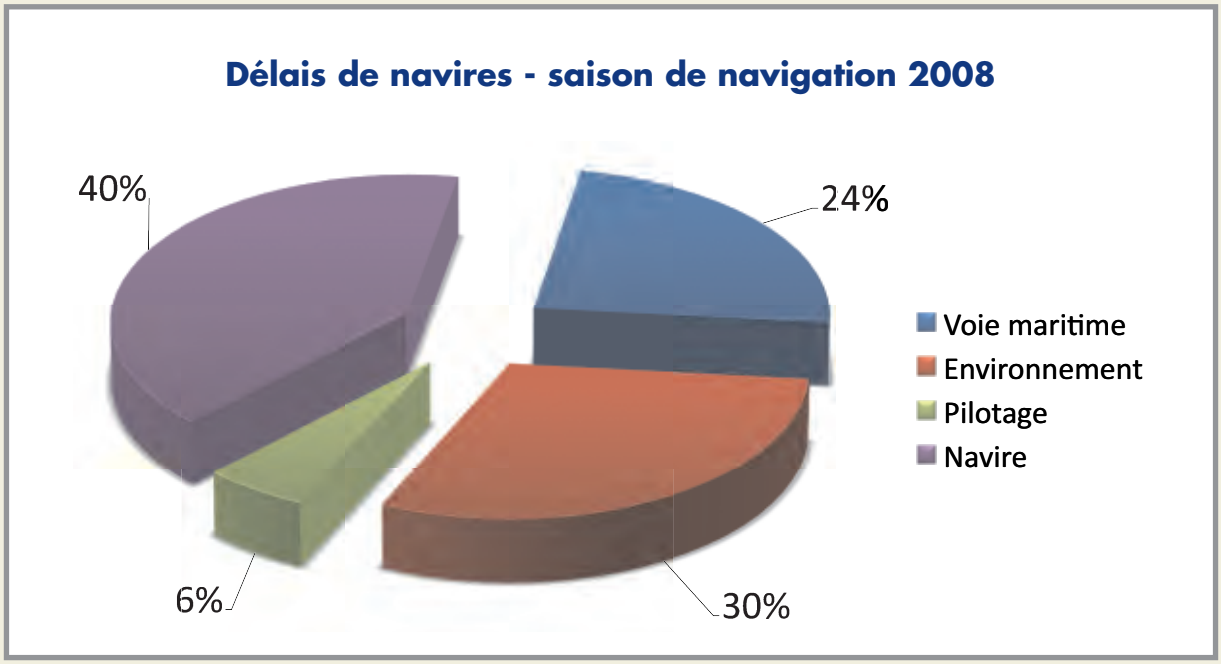
2. au ralentissement de l'économie, qui fait diminuer les importations d'acier, et par conséquent le nombre de navires disponibles pour l'exportation de céréales;

3. à la rationalisation de la production mondiale d'acier, qui change les structures d'approvisionnement au détriment des Grands Lacs.

Niveaux de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic et de diminuer les retards le plus possible, mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, ce qui aurait comme résultat de faire augmenter les coûts fixes. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2008, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 2 936 heures, dont 6 %, soit 162 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2007, ces retards totalisaient 4 783 heures, dont 26 %, soit 1 223 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. La réduction de 39 % des retards en 2008 est due principalement à la diminution du trafic, ainsi qu'à de meilleures conditions météorologiques à la fin de la saison de navigation 2008.



Incidents maritimes

L'Administration de pilotage des Grands Lacs passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. L'Administration n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 14 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit 2 de plus que la moyenne des 5 dernières années. La plupart des incidents en 2008 sont le fait de navires qui heurtent les murs d'écluse et sont de nature mineure. Ce chiffre semble augmenter avec les années, dû à l'augmentation du nombre de navires qui effectuent une partie de leur transit dans la Voie maritime sur lest. Lorsqu'un navire est sur lest, il devient plus difficile à manœuvrer et est plus exposé aux effets du vent et des courants. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, réexamine les mesures destinées à faire face à ce type d'incident.

À la suite de sa revue des incidents de 2008, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

STATISTIQUE SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2008	2007	2006	2005	2004
Collision	-	-	-	1	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	-	1	3	2	1
Heurt violent	1	1	1	1	1
Contact avec le mur d'une écluse	9	7	5	6	5
Heurt de la berge/du fond	3	1	1	-	3
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	1	2	-	3	3
TOTAL	14	12	10	13	13
Pourcentage d'affectations sans incident	99,8%	99,8%	99,9%	99,8%	99,8%

Synopsis 2008

Tel qu'indiqué dans le tableau statistique ci-dessus, la majorité des incidents qui surviennent dans la région sont habituellement le fait de navires qui heurtent les murs d'amarrage ou d'écluse.

Bassin de candidats-pilotes qualifiés

Dans son rapport sur 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 bassin de candidats-pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les quatre prochaines années, l'Administration a déterminé que la réduction du nombre de pilotes en raison des retraites prévues s'établira comme suit :

2009 - 1 pilote dans la circonscription de Cornwall, 1 pilote sur le lac Ontario et 1 pilote dans la circonscription n° 2 et 1 pilote dans la circonscription n° 3
2010 - 1 pilote dans la circonscription de Cornwall et 1 pilote dans la circonscription n° 3
2011 - 1 pilote dans la circonscription n° 1, 1 pilote sur le lac Ontario et 3 pilotes dans la circonscription n° 2
2012 - 1 pilote dans la circonscription de Cornwall et 2 pilotes dans la circonscription n° 2

L'Administration a des listes de disponibilité pour ses quatre circonscriptions de pilotage, ce qui lui permettra de répondre facilement à ses besoins en dotation découlant des retraites prévues.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions publiées dans le rapport de 2007 des statistiques du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

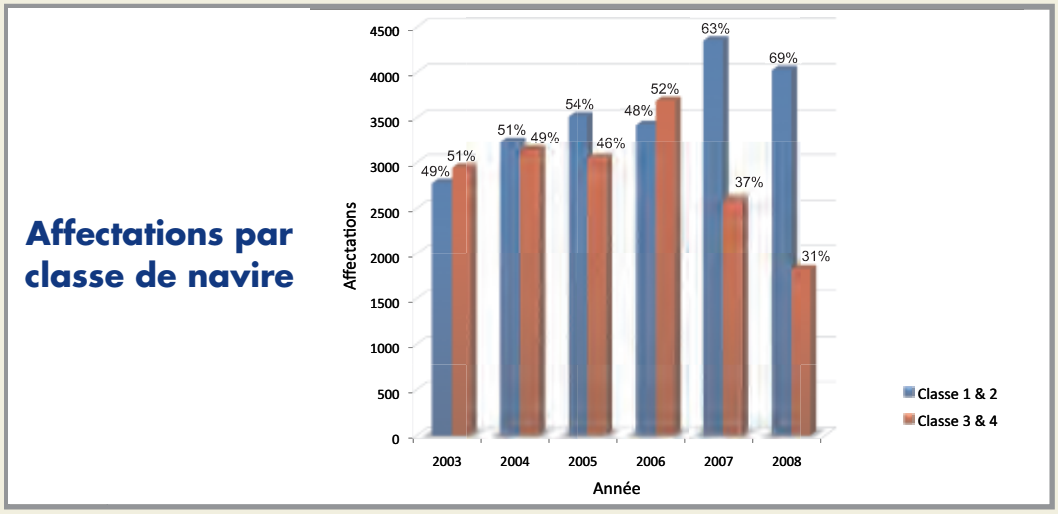
L'Administration de pilotage des Grands Lacs a entrepris l'année 2008 avec un déficit accumulé de 3 407 686 $ et termine avec un déficit accumulé de 3 644 753 $, soit une augmentation de 237 067 $.

L'Administration a été en mesure de réduire son déficit d'un montant de 346 520 $ au cours des trois dernières années; ce déficit était de 3 991 273 $ au 31 décembre 2005. L'Administration prévoit éliminer le déficit actuel dans les cinq à sept prochaines années.

La perte d'exploitation en 2008 est attribuable uniquement à la diminution du trafic, qui a entraîné une réduction des revenus de plus de 2 700 000 $ par rapport aux montants de 2007.

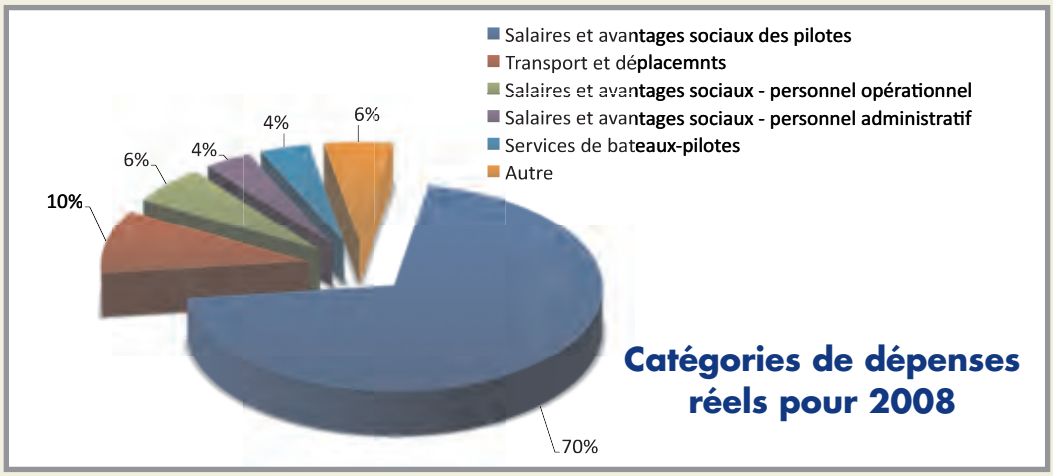
Revenus

Les revenus de l'Administration proviennent principalement des frais de pilotage qu'elle perçoit des armateurs canadiens et étrangers. Les tarifs ont été augmentés de 4 % en 2008. L'augmentation est entrée en vigueur le 28 avril 2008, soit un mois après le début de la saison de navigation. Ce délai a privé l'Administration de revenus additionnels possibles de l'ordre de 70 000 $, qui auraient réduit d'autant les pertes en 2008. De plus, les navires transitant sur les Grands Lacs en 2008 étaient généralement de plus petite taille que par le passé, ce qui a entraîné une diminution des revenus par navire.



Dépenses

La majeure partie des dépenses de l'Administration est liée aux salaires et avantages sociaux des pilotes ainsi qu'aux frais des déplacements associés à l'exécution des affectations de pilotage. Viennent ensuite les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel associés à la répartition des pilotes, les frais de bateaux-pilotes et enfin les salaires et avantages sociaux du personnel administratif.



REVUE DE LA GOUVERNANCE

Négociations des conventions collectives

L'Administration a conclu 5 conventions collectives dans le cadre de ses opérations. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, et leur convention collective est en vigueur jusqu'en juin 2011. Les ententes salariales contenues dans cette convention correspondent aux prévisions d'augmentation du coût de la vie.

Les 4 autres conventions collectives s'appliquent aux 4 groupes de pilotes qui représentent l'ensemble de tous ses pilotes. Deux conventions sont en vigueur jusqu'en mars 2012 et les deux autres sont en voie d'êtres renouvelées. Jusqu'à maintenant, les ententes correspondent aux prévisions d'augmentation du coût de la vie.

Vérification interne

L'Administration a mis sur pied en 2005 un plan de vérification interne. À ce jour, des vérifications ont été effectuées sur la gestion des ressources humaines et sur le programme de formation et de perfectionnement des employés. L'Administration s'affaire présentement à la vérification du système de bateaux-pilotes en sous-traitance. L'Administration considère ces vérifications comme une valeur ajoutée et a entrepris des modifications à ses systèmes là où des lacunes ont été identifiées.

Examen spécial quinquennal - Vérificateur général du Canada

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 financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système actuel de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs.

Ce système de dispenses est en place depuis 1972. Il avait été instauré comme mesure temporaire à ce moment-là, mais 36 ans plus tard et malgré de nombreuses études et recommandations à l'effet que des mesures doivent être prises pour resserrer le système, aucun changement n'a encore été apporté.

L'Administration croit qu'un système d'octroi de dispenses plus rigoureux que le système actuel renforcerait sa capacité d'assurer la sécurité et l'efficacité futures du réseau de navigation. Elle continue de collaborer avec Transport Canada et les principaux intervenants afin de remédier à cette lacune. Elle s'attend à ce que les amendements réglementaires nécessaires pour régler le problème soient publiés sous peu.

Entre-temps, l'Administration surveille de très près les incidents impliquant les navires canadiens et est convaincue que le système actuel de dispenses n'a pas mis en péril le transit en toute sécurité des navires dans la région.

REVUE DE LA GOUVERNANCE

Orientations stratégiques en 2009

Le conseil d'administration a tenu une séance de planification stratégique en juin 2008, au cours de laquelle il a appuyé les stratégies suivantes dans le but d'atteindre les objectifs, qui sont de dispenser tous les services de pilotage et les services connexes de façon économique, sécuritaire, fiable et complet dans la région des Grands Lacs.

L'Administration planifie une augmentation nette de ses tarifs de l'ordre de 8 % en 2009, afin d'augmenter ses revenus et ainsi compenser la diminution exceptionnelle du trafic maritime sur les Grands Lacs en 2008. Cette diminution a été causée par le ralentissement économique mondial. L'Administration a choisi de réduire le nombre de ses pilotes en 2009, tout en maintenant un service de pilotage efficace. On s'attend à une reprise économique en 2010, et tous les employés et pilotes de l'Administration seront alors indispensables pour faire face efficacement à l'augmentation de trafic qui s'en suivra.

On prévoit que les augmentations de tarifs pendant la période de planification 2011-2013 suivront la moyenne du coût de la vie.

En réaction à l'apparente diminution du nombre de navigants qualifiés au pays, l'Administration entend amender son règlement en ce qui concerne le recrutement des pilotes. Les modifications permettront à l'Administration de continuer à recruter les candidats les mieux qualifiés et ainsi assurer un maximum de sécurité à tous ses usagers.

L'Administration, de concert avec Transport Canada, s'attaquera à la recommandation de l'OTC de 1999 portant sur le resserrement des exigences relatives aux dispenses de pilotage obligatoire octroyées aux navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs. Le processus d'amendement au règlement devrait être finalisé au cours de 2009.

L'Administration prévoit effectuer une vérification interne visant à déterminer si les pratiques et les procédés actuels de la direction permettent une analyse correcte de la qualité et de la fiabilité du service fourni par les bateaux-pilotes en sous-traitance, de façon à réduire les risques de retards dans le service.

L'Administration prévoit une faible réduction du nombre de ses employés, mais ne s'attend pas à engager des dépenses en capital importantes pendant la période planification.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Budget	RÉSULTAT				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Revenu	17 754 $	16 221 $	19 006 $	18 447 $	15 570 $	13 820 $
Coût d'exploitation	17 271	16 458	18 744	18 126	16 403	15 902
Profit (perte)	483 $	(237) $	262 $	321 $	(833)$	(2 082)$
Budget	483 $	362 $	519 $	545 $	309 $	53 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Budget	RÉSULTAT				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Personnel administratif	10	10	10	9,5	8,5	8,5
Pilotes	60,5	62,5	62	61,5	59,5	62
Répartiteurs	9	9	9	8,5	9	8,5
	79,5	81,5	81	79,5	77,0	79,0

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Budget	RÉSULTAT				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Nombre	5 800	5 694	6 838	6 931	6 443	6 398
Planifié	5 800	6 400	6 440	6 600	6 550	6 800

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Budget	RÉSULTAT				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Nombre	5 800	5 680	6 826	6 921	6 430	6 385
Pourcentage	100%	99,8%	99,8%	99,9%	99,8%	99,8%

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Budget	RÉSULTAT				
	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Montant	2 978 $	2 890 $	2 741 $	2 615 $	2 546 $	2 485 $

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2008 et les états des résultats, du résultat étendu 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 2008 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,

Lucie Cardinal, CA auditeur
directrice principale

Montréal, Canada
Le 4 février 2009

Bilan au 31 décembre

	2008	2007
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	65 976 $	232 797 $
Placements (note 4)	1 708 516	3 729 606
Débiteurs	2 297 922	2 486 135
	4 072 414	6 448 538
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 6)	223 051	138 340
	4 295 465 $	6 586 878 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	4 562 647 $	5 785 737 $
Autres créditeurs et charges à payer	430 332	438 637
Avantages sociaux futurs (note 7)	388 548	212 617
	5 381 527	6 436 991
À long terme		
Avantages sociaux futurs (note 7)	2 476 617	3 475 499
	7 858 144	9 912 490
AVOIR		
DÉFICIT DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Déficit accumulé	(3 644 753)	(3 407 686)
	(3 562 679)	(3 325 612)
	4 295 465 $	6 586 878 $

Engagements (note 9)
Éventualités (note 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le conseil d'administration :

Directeur général

Administrateur

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2008	2007
Revenus		
Droits de pilotage	16 079 741 $	18 883 294 $
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	64 230	71 454
Intérêts et autres revenus	76 807	51 534
	16 220 778	19 006 282
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	11 572 830	13 513 989
Transport et déplacements	1 675 212	1 777 855
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 011 729	1 019 641
Services de bateaux-pilotes	652 565	682 424
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	627 627	732 318
Services publics, fournitures et approvisionnements	178 827	133 530
Ordinateur portable des pilotes et logiciel de navigation	160 781	188 601
Services professionnels et spéciaux	131 471	243 368
Frais de formation des pilotes	109 750	98 469
Location	74 830	75 827
Communications	67 412	64 304
Amortissement	61 336	55 630
Achat de services de répartition	51 027	61 539
Intérêts et autres dépenses	44 889	59 546
Réparations et entretien	37 559	37 107
	16 457 845	18 744 148
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu pour l'exercice	(237 067)	262 134
Déficit accumulé au début de l'exercice	(3 407 686)	(3 669 820)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(3 644 753)$	(3 407 686)$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

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

	2008	2007
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	(237 067) $	262 134 $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Avantages sociaux futurs	(822 951)	235 781
Amortissement	61 336	55 630
Gains non réalisés sur les placements	(6 178)	(23 321)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Fluctuation des débiteurs	188 213	(729 873)
Fluctuation des salaires et avantages sociaux à payer	(1 223 090)	521 848
Fluctuation des autres créditeurs et charges à payer	(8 305)	2 252
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(2 048 042)	324 451
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(1 702 338)	(4 906 284)
Disposition des placements	3 729 606	5 054 024
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(146 047)	(50 114)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	1 881 221	97 626
Fluctuation de l'encaisse	(166 821)	422 077
Encaisse (dette bancaire et découvert bancaire) au début de l'exercice	232 797	(189 280)
Encaisse à la fin de l'exercice	65 976 $	232 797 $
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	13 113 $	22 729 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Notes aux états financiers du 31 décembre 2008

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.

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

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'OTC est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Changements de normes comptables

Le 1er janvier 2008, l'Administration a adopté prospectivement les nouvelles normes contenues dans les chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, 3862, *Instruments financiers – informations à fournir, et* 3863, *Instruments financiers – présentation, du Manuel de l'ICCA*.

Le chapitre 1535, *Informations à fournir concernant le capital*, exige de fournir des informations qualitatives et quantitatives propres à permettre aux utilisateurs d'états financiers d'évaluer les objectifs, politiques et procédures de gestion de capital d'une entité. Cette nouvelle exigence ne porte que sur la divulgation d'informations et n'a aucun impact sur les résultats financiers de l'Administration.

Les chapitres 3862, *Instruments financiers – informations à fournir*, et 3863, *Instruments financiers – présentation*, remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*. Les nouveaux chapitres exigent de fournir d'avantage d'informations sur la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers ainsi que sur la façon dont l'entité gère ces risques. Ces nouvelles exigences ne portent que sur la divulgation d'informations et n'ont aucun impact sur les résultats financiers de l'Administration.

Changements comptables imminents

Le Conseil des normes comptables du Canada a annoncé que toutes les entités publiantes canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les *Normes internationales d'information financière* (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada et ce pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011. L'Administration évalue présentement l'impact de l'adoption de ces nouvelles normes.

3. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Constatation des produits

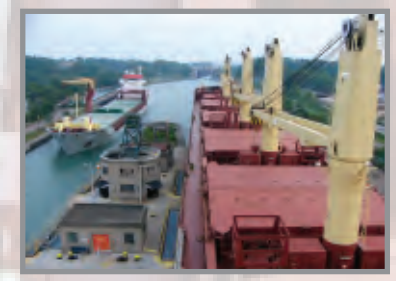
Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation de services. Les intérêts et autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

Instruments financiers

L'évaluation initiale des instruments financiers est effectuée à la juste valeur pour tous les instruments financiers et l'évaluation ultérieure et la comptabilisation des variations de la valeur des instruments financiers dépendent de leur classement. Les actifs financiers peuvent être classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou comme prêts et créances. Les actifs financiers détenus à des fins de transaction ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur alors que ceux détenus jusqu'à leur échéance et les prêts et créances doivent être évalués à leur coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'encaisse de l'Administration a été classée dans les instruments détenus à des fins de transaction et les débiteurs ont été classés comme prêts et créances. Les placements ont été classés dans les instruments détenus à des fins de transaction et sont évalués à la juste valeur. Toute variation de juste valeur durant l'exercice est comptabilisée aux intérêts et autres revenus. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés en appliquant le principe de la date de règlement.

Les passifs financiers doivent également être classés dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes : détenus à des fins de transaction ou autres passifs financiers. Tous les passifs financiers doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui doivent être évalués à la juste valeur. L'Administration a classé tous ses passifs financiers comme autres passifs financiers.



L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 décembre 2008.

Immobilisations corporelles

L'amortissement des immobilisations corporelles 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, matériel et améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Prestation de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime de retraite à prestations déterminées offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est basé 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 du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures dans la période au cours de laquelle les salariés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure qu'elles sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées selon une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Les changements d'estimations comptables sont imputés ou crédités à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé dans l'exercice où ils sont apportés. Ce sont les seules obligations de l'Administration à l'égard des indemnités de départ qui exigeront des paiements futurs.

Conversion des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les revenus et les dépenses libellés en devises étrangères sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans le bénéfice net (perte nette) de l'exercice.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimation sont les salaires et avantages sociaux à payer, les avantages sociaux futurs ainsi que les dépenses de salaires et d'avantages sociaux qui y sont liés. Les résultats réels pourraient différer significativement de ces estimations.

4. Placements

	2008		2007	
	Juste valeur	Intérêts (%)	Juste valeur	Intérêts (%)
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	704 108 $	1,70 – 2,31	905 821 $	4,00 – 4,16
Obligations d'Exportation et développement Canada	603 299	1,80 – 2,06	-	-
Obligations provinciales	201 263	2,56	1 313 289	3,95 – 4,12
Bons du Trésor du Canada	199 846	1,20	1 510 496	3,73 – 3,80
	1 708 516 $		3 729 606 $	

5. Instruments financiers

Divulgation de la juste valeur

Les comptes débiteurs et les comptes créditeurs font partie du cours normal des activités. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à leur juste valeur en raison du terme à courir qui est court.

Les placements de l'Administration sont à taux fixes et négociables sur un marché actif. Leur juste valeur est déterminée directement et en totalité en utilisant les cotes des prix publiés. En date du 31 décembre 2008, la juste valeur des placements était de 1 708 516 $ (3 729 606 $ en date du 31 décembre 2007).

Divulgation des risques

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage, et la Loi prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés. Il n'y a pas de concentration de comptes débiteurs chez un client en particulier. En date du 31 décembre 2008, le montant de 2 297 922 $ présenté à la rubrique Débiteurs du bilan (2 486 135 $ en date du 31 décembre 2007) constitue l'exposition maximale au risque de crédit associée aux débiteurs.

Le risque de crédit associé aux placements réside dans la possibilité qu'un émetteur d'instrument à échéance déterminée ne puisse pas remplir ses obligations. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité canadienne. En date du 31 décembre 2008, le montant de 1 708 516 $ présenté à la rubrique Placements du bilan (3 729 606 $ en date du 31 décembre 2007) constitue l'exposition maximale au risque de crédit associée aux placements.

L'Administration ne détient aucun placement libellé en devises étrangères. Elle détient des comptes débiteurs en dollars américains, mais les montants sont minimes et le risque est donc négligeable. L'Administration a enregistré dans son état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé un gain de change sur devises de 47 826 $ en 2008 sous la rubrique intérêts et autres revenus, et une perte de change sur devises de 29 580 $ en 2007 sous la rubrique intérêts et autres dépenses.

L'Administration peut être exposée au risque de taux d'intérêt en raison de l'utilisation de sa facilité de crédit. Cependant, l'Administration n'utilise sa marge de crédit que pendant une courte période de l'année et le risque est

ainsi négligeable. La dépense d'intérêts encourue en 2008 s'élève à 13 113 $ (22 729 $ en 2007). Les fluctuations de taux d'intérêt peuvent également avoir un impact sur la juste valeur du portefeuille de placements. Cependant, puisque l'Administration ne détient que des placements à court terme, l'impact des fluctuations de taux d'intérêt est négligeable.

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses opérations et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires, elle dépend donc de ses sources de financement, emprunt et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque de liquidité en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, tel que présenté à la note 12, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement. En date du 31 décembre 2008, les passifs financiers de l'Administration se limitaient aux salaires et avantages sociaux à payer, aux autres comptes créditeurs et charges à payer et aux avantages sociaux futurs à court terme.

6. Immobilisations corporelles

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	38 494 $	38 494 $	- $
Mobilier, matériel et améliorations locatives	170 895	64 955	105 940
Matériel informatique et logiciels	446 732	329 621	117 111
	656 121 $	433 070 $	223 051 $

	2007		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	38 494 $	38 494 $	- $
Mobilier, matériel et améliorations locatives	103 652	52 449	51 203
Matériel informatique et logiciels	451 160	364 023	87 137
	593 306 $	454 966 $	138 340 $

7. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

L'Administration et tous les employés admissibles contribuent au régime de retraite du secteur public. Ce régime de retraite offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les contributions de l'Administration et des employés au régime de retraite du secteur public pendant l'année s'établissent ainsi :

	2008	2007
Administration	1 107 389 $	1 156 419 $
Employés	537 870 $	536 841 $

Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés basées sur les années de service et le salaire final. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc pas d'actifs, ce qui se traduit par un déficit équivalant à l'obligation au titre des prestations constituées. En 2008, l'Administration a adopté une nouvelle méthode de calcul des avantages sociaux futurs à payer qui sont désormais actualisés. Cette révision d'estimations s'est traduite par une diminution de 993 447$ du coût des indemnités de départ en 2008 qui s'élève à un total créditeur de 642 968$ pour 2008. À la date du bilan, les renseignements au sujet de ce plan sont les suivants :

Hypothèses:

	2008	2007
Taux d'escompte	6,8%	S.O.
Taux d'inflation	1,58%	S.O.
Âge à la retraite	61	S.O.

Montants annuels:

	2008	2007
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	3 688 116 $	3 452 335 $
Coût pour l'exercice	(642 968)	332 477
Indemnités versées durant l'exercice	(179 983)	(96 696)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	2 865 165 $	3 688 116 $
Part à court terme	388 548 $	212 617 $
Part à long terme	2 476 617	3 475 499
	2 865 165 $	3 688 116 $

8. Gestion du capital

L'Administration définit son capital en termes d'Avoir, ce qui comprend le capital d'apport et le déficit accumulé.

L'Administration considère la gestion de son Avoir comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses revenus, dépenses, actifs et passifs de façon à s'assurer que l'Administration atteigne efficacement ses buts et objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, les tarifs fixés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

9. Engagements

L'Administration a des engagements qui ont trait a un bail pour la location de bureaux avec la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, un contrat de location d'équipement de bureau et des contrats de service de bateaux-pilotes. Les paiements minimums à venir pour les contrats de location et les contrats de service sont les suivants :

2009	564 525
2010	575 366
	1 139 891 $

10. Services de répartition et de bateau-pilote aux pilotes américains de la circonscription no 1

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

11. 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 transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées.

12. Facilité de crédit

L'administration dispose d'une marge de crédit commerciale de 3 000 000 $ (3 000 000 $ en 2007) dont le taux d'intérêt est le taux préférentiel annuel de sa banque. Au 31 décembre 2008, aucun montant de cette marge de crédit n'était utilisé (0 $ au 31 décembre 2007). Cette facilité de crédit est disponible selon les besoins de l'Administration et est renouvelable à chaque année.

13. Éventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre l'Administration. La direction estime que ces réclamations ou poursuites n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

14. Chiffres correspondants

Certains montants de 2007 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation de l'exercice courant.