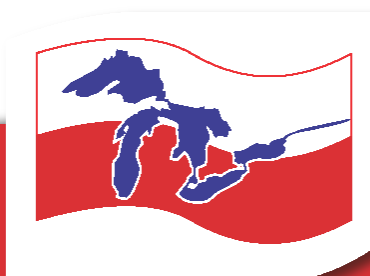


**Rapport financier du
premier trimestre 2021**

pour la période close le 31 mars 2021



**Great Lakes Pilotage
Authority**

**Administration de pilotage
des Grands Lacs**

RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements sur le plan de l'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) pour le premier trimestre terminé le 31 mars 2021. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 31 mars 2021; ceux-ci ont été préparés conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'APGL pour l'exercice terminé le 31 décembre 2020. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

La direction est responsable des renseignements présentés dans les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion. Toute mention des termes « nos », « notre » ou « nous » désigne la direction de l'APGL. Le Conseil d'administration, sur la recommandation de son Comité d'audit, a approuvé le contenu du présent rapport de gestion ainsi que des états financiers intermédiaires non audités.

SEUIL DE TOLÉRANCE

La direction évalue l'information qui doit être fournie dans le rapport de gestion selon le principe de l'importance relative comme guide aux fins de déclaration. La direction considère que des renseignements sont importants s'il est probable que leur omission ou une déclaration inexacte influencerait sur les décisions prises par l'utilisateur moyen en fonction de tels renseignements financiers.

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

Les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion renferment des énoncés prospectifs de l'APGL qui rendent compte des attentes de la direction en ce qui concerne les objectifs, les plans, les stratégies, la croissance future, les résultats d'exploitation, le rendement ainsi que les perspectives et les occasions commerciales de l'APGL. En général, les énoncés prospectifs sur la vision d'avenir sont désignés par des mots ou des expressions tels que « prévoit », « s'attend à ce que », « croit », « estime », « a l'intention de » ou d'autres mots et expressions similaires. Ces énoncés ne sont pas des faits, mais seulement des estimations relatives aux résultats futurs. Ces estimations reposent sur certains facteurs ou hypothèses concernant la croissance prévue, les résultats d'exploitation, le rendement, les perspectives et les occasions commerciales (les hypothèses). Bien que la direction considère ces hypothèses comme étant raisonnables et basées sur les renseignements disponibles, elles peuvent s'avérer incorrectes. Ces estimations relatives aux résultats futurs dépendent d'un certain nombre de risques, d'incertitudes et d'autres facteurs susceptibles d'entraîner des différences considérables entre les résultats réels et les attentes de l'APGL.

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, 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. Les services sont offerts par l'entremise d'affectation des pilotes aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. De plus, l'APGL administre un système de certificats de pilotage touchant environ 300 titulaires de certificat, qui vise à assurer que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous

la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage* et du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

L'APGL 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 *St. Lawrence 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.

L'APGL a la responsabilité de 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. Elle doit également être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'APGL, fournisseur de services essentiels pour le transport des marchandises destinées à la population canadienne, a continué de travailler avec diligence en partenariat avec ses pilotes, les autorités de la Voie maritime, la Garde côtière américaine et les pilotes américains, ses clients, les autorités portuaires canadiennes et américaines, et son actionnaire, le gouvernement du Canada, pour assurer la poursuite sans interruption des services de pilotage durant cette période sans précédent de COVID-19. Toutes les décisions et les protocoles ont été mis en œuvre en considérant d'abord la santé et la sécurité des employés et de leur famille, et des voies de communication efficaces ont été offertes aux clients qui font également face à cette crise continue, afin d'assurer la sécurité de leurs membres d'équipage.

L'APGL utilise les indicateurs de performance stratégiques et opérationnels ci-dessous comme partie intégrante de son processus de prise de décisions. L'analyse qui suit représente la performance au 1^{er} trimestre de 2021 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du 1^{er} trimestre de 2020.

INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		T1-2021	Objectif	Vs Objectif	T1-2020	Vs 2020
1 - SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-1	Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	■	0	■
1-2a	Nombre d'incidents maritimes mineurs	0	0	■	0	■
1-2b	% d'affectations sans incident	100%	100%	■	0,0%	■
2 - SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-1	Nombre de retards aux navires - manque de pilotes (heures)	0	0	■	0	■
3 - L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-1	Revenu net (en millions)	(1,1) \$	(1,2) \$	■	(1,5) \$	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		T1-2021	Objectif	Vs Objectif	T1-2020	Vs 2020
0						
2-2a	Nombre d'apprentis-pilotes recruté	0	0	■	0	□
2-2b	Nombre d'apprentis-pilotes formés et retenus	0	0	■	0	□
3 - L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-2	Coût par affectation	8 862 \$	18 193 \$	■	11 249 \$	■

■ Performance égale ou supérieure
 ■ Performance légèrement inférieure
 ■ Performance nettement inférieure
 Comparaison de performance sans objet

TRAFIC

L'APGL a fourni des services de pilotage au cours de l'hiver dans la circonscription internationale n° 2, entre Port Colborne (Ontario) et Port Huron (Michigan). La demande a été plus faible que prévue, avec 113 affectations en 2021 comparativement à 229 en 2020. Cette baisse est principalement attribuée à la diminution du nombre d'affectations à bord de navires-citernes.

La saison de navigation 2021 de la Voie maritime du Saint-Laurent a débuté le 19 mars dans le canal Welland, avec un premier navire transitant la rivière St Clair le 22 mars; l'an dernier, un premier navire avait transité sur le lac Érié le 28 mars. Le premier navire est entré dans le réseau de la Voie maritime à l'écluse Saint-Lambert le 22 mars, comparativement au 1^{er} avril en 2020.

Entre le début de la saison de navigation et la fin du premier trimestre, on a enregistré 147 affectations de pilotage obligatoire, comparativement à 13 en 2020.

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Incidents maritimes

La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'APGL. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sécuritaire et aux navires un passage en toute sécurité. Comme pour la même période en 2020, aucun incident maritime majeur ou mineur n'est à signaler pendant le premier trimestre de 2021.

Contrôle des passages de navires canadiens et contrôle des titulaires de Certificats de pilotage

En réponse à la pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'APGL a introduit un programme de certification visant à assurer que tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont titulaires d'un Certificat de pilotage délivré par l'APGL. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011 de façon à refléter cette exigence. Afin d'administrer correctement le programme et de gérer ses risques, l'APGL vérifie sur une base continue que les titulaires de certificat répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l'aptitude médicale, aux qualifications, et à l'expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l'APGL doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés.

L'APGL surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, ce qui comprend la communication avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et la suspension ou l'annulation de leur certificat lorsqu'elle le juge opportun.

Au cours du premier trimestre de 2021, l'APGL a audité des transits de navires canadiens choisis au hasard et a conclu que tous étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'avaient pas été demandés.

FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE

Retards aux navires

L'APGL continue d'axer ses efforts sur la réduction du nombre d'heures de retard attribuables au manque de pilotes, et ce sans porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Comme en 2020, elle n'a enregistré aucun retard attribuable au manque de pilotes au cours du premier trimestre.

Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'APGL considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu qu'environ 20 pilotes devraient prendre leur

retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre de pilotes. Au cours du premier trimestre de 2021, elle a accordé une attention particulière au recrutement d'apprentis-pilotes.

L'APGL continue d'utiliser efficacement son programme de formation des apprentis-pilotes. Parmi les huit apprentis qui poursuivent leur formation entreprise en 2020, trois devraient recevoir leur brevet d'ici la fin du deuxième trimestre, trois d'ici la fin du troisième trimestre, et les autres d'ici la fin de l'année 2021.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL a enregistré une perte de 1,1 million \$ au premier trimestre, soit une perte similaire à celle connue au même trimestre de 2020.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du premier trimestre de 2021 par rapport à la même période en 2020.

En millions	Cumulatif 31 mars 2021	Cumulatif 31 mars 2020	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	1,2 \$	1,3 \$	(0,1) \$	-7,7 %	L'augmentation des revenus de pilotage due à l'ouverture hâtive de la saison de navigation par rapport à 2020 est contrabalancée par la réduction des revenus de travail hivernal et par l'augmentation des redevances de pilotage sous avis d'opposition.
Coûts d'exploitation	1,8	2,4	0,6	25,0 %	La diminution est attribuable à l'économie en salaires de pilotes, vu la réduction du nombre d'affectations durant l'hiver, et au délai de formation en raison des restrictions suite à la COVID; contrebalancée par l'augmentation du surtemps des pilotes au début de la saison de navigation 2021.
Coûts administratifs	0,5	0,4	(0,1)	-25,0 %	L'augmentation est attribuable à la hausse des honoraires professionnels.
Bénéfice (perte)	(1,1) \$	(1,5) \$	(0,4) \$	-26,7 %	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0 %	
Résultat global (perte)	(1,1) \$	(1,5) \$	(0,4) \$	-26,7 %	

Flux de trésorerie

L'APGL affiche un solde de trésorerie de 6,4 millions \$ et aucun placement à court terme à l'issue du premier trimestre de 2021, comparativement à un solde de trésorerie de 2,0 millions \$ et aucun placement à court terme à la même date en 2020. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 5,0 millions \$ au cours du premier trimestre.

MODIFICATIONS TARIFAIRES

En 2020, l'Office des transports du Canada a reçu un avis d'opposition de la Fédération maritime du Canada en vertu de l'article 34 de la *Loi sur le pilotage* concernant certaines des redevances de pilotage proposées par l'APGL. À la fin du premier trimestre, l'affaire continue de suivre le processus décisionnel avec une décision de l'Office des transports du Canada qui n'est prévue que plus tard en 2021.

L'APGL a publié ses redevances de pilotage de 2021, conformément à l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*, dont la date d'entrée en vigueur est le 22 mars 2021. En avril 2021, la Fédération maritime du Canada a

déposé auprès de l'Office des transports du Canada un avis d'opposition concernant certaines des redevances de pilotage proposées par l'APGL pour 2021. L'Office des transports et les parties à l'opposition poursuivent les démarches nécessaires pour de tels avis.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 31 mars 2021, le Conseil d'administration est composé du président et de cinq administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Parmi les six membres actuels du Conseil, on compte cinq femmes et un homme. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, et de faire rapport au Parlement sur ses activités par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Deux réunions du Conseil et quatre réunions de comité ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2021. Le taux de participation des membres à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pendant le premier trimestre de 2021 totalisent 13 000 \$ (12 875 \$ au premier trimestre de 2020).

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2021		
	31 mars 2021	31 mars 2020
M. Jim Pound Président du Conseil	40 \$	2 267 \$
M^{me} Michèle Bergevin Directrice générale	1 140 \$	3 806 \$
Conseil d'administration (6 membres)	139 \$	5 694 \$
Cadres supérieurs (2 membres)	198 \$	7 292 \$
TOTAL	1 517 \$	19 059 \$

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'APGL exerce ses activités de manière ouverte et transparente, ce qui constitue un élément clé pour bâtir et maintenir de bonnes relations avec ses clients, ses partenaires et le public en général. Ainsi, elle s'engage à répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'information de la part du public, des médias et de tous ceux qui sont concernés par ses opérations. L'APGL a reçu une nouvelle demande pendant le premier trimestre de 2021 et aucune demande n'était en suspens à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

L'APGL respecte la *Loi sur les langues officielles* et offre ses services dans les deux langues officielles. Au cours du premier trimestre, aucune plainte n'a été déposée auprès du Commissaire aux langues officielles concernant sa responsabilité d'offrir des services bilingues.

RELATIONS DE TRAVAIL

Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

L'AFPC représente le personnel administratif et les répartiteurs. La convention entre l'APGL et l'AFPC, qui était expirée depuis le 30 juin 2016, a été ratifiée en novembre 2019 pour une durée de six ans et prendra fin le 30 juin 2022.

Corporation of Professional Great Lakes Pilots, Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots, The Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours, Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La convention de la *Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours* est expirée depuis le 31 mars 2017. Les négociations avec ce groupe ont commencé en juillet 2019 et se poursuivent. Les conventions collectives de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent, la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* et la *Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots* viendront à expiration le 31 mars 2022.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du premier trimestre de 2021, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'APGL à l'égard de la présentation de l'information financière.

RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'APGL prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décisions et a mis en œuvre une approche portant sur la gestion du risque d'entreprise (GRE). Les risques de l'APGL sont décrits dans le rapport annuel 2020.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 20 – *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2020. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles et aux engagements au cours du premier trimestre de 2021.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'APGL exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités commerciales. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 19 – *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice financier 2020.

REDEVANCES DE PILOTAGE SOUS AVIS D'OPPOSITION

Comme il est indiqué à la note 4 k) – *Méthodes comptables importantes – constatation des produits*, toutes les redevances de pilotage sous avis d'opposition ne seront pas comptabilisées à titre de revenu tant qu'une décision de l'Office des transports du Canada n'aura pas été rendue. À ce titre, la direction a déclaré un passif à court terme de 5,2 millions \$ sous la rubrique *Redevances de pilotage sous avis d'opposition* dans ses résultats financiers du premier trimestre de 2020 découlant des redevances de pilotage de 2020 qui font actuellement l'objet d'un avis d'opposition.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La direction estime qu'il n'y a aucun événement important survenu depuis la fin du premier trimestre qui n'est pas reflété dans les états financiers trimestriels.

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

Les estimations comptables et le recours au jugement sont décrits dans la note 5 – *Estimations comptables et recours au jugement*, afférente aux états financiers non audités du premier trimestre terminé le 31 mars 2021. La direction estime qu'il n'y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui

ont servi à préparer les états financiers du premier trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du premier trimestre de l'APGL, terminé le 31 mars 2021, présentent une analyse complète de l'incidence sur l'APGL des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations IFRS dont l'application était obligatoire pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2014. Cette incidence, de même que des discussions sur les normes publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur, est décrite dans la note 3 – *Normes comptables*, des états financiers non audités du premier trimestre terminé le 31 mars 2021.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

En vertu de l'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL ne peut plus recevoir de crédits parlementaires depuis 1998. L'APGL adhère au principe d'autonomie financière et souscrit régulièrement à une stratégie qui garantit que cet objectif reste l'une de ses plus hautes priorités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Trois mois au 31 mars 2021

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du trésor, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. Elle est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

La directrice générale,



Michèle Bergevin

Cornwall (Ontario)

Le 27 mai 2021

Le directeur des finances,



Stéphane Bissonnette, CPA, CA

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	<u>31 mars 2021</u>	<u>31 décembre 2020</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 380 \$	14 333 \$
Clients et autres créances	1 109	6 572
Frais payés d'avance	<u>47</u>	<u>55</u>
	7 536	20 960
À long terme		
Immobilisations corporelles	494	492
Immobilisations incorporelles	130	158
Actif au titre de droits d'utilisation	<u>178</u>	<u>192</u>
	<u>8 338 \$</u>	<u>21 802 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	3 817 \$	15 253 \$
Autres créditeurs et charges à payer	843	1 737
Avantages du personnel	242	308
Obligation locative	75	73
Redevances de pilotage sous avis d'opposition	<u>5 197</u>	<u>5 017</u>
	10 174	22 388
À long terme		
Avantages sociaux du personnel	2 000	2 115
Obligation locative	<u>117</u>	<u>135</u>
	12 291	24 638
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	<u>(3 953)</u>	<u>(2 836)</u>
	<u>8 338 \$</u>	<u>21 802 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du résultat étendu

(en milliers)

Non audité

	<u>3 mois au</u> <u>31 mars 2021</u>	<u>3 mois au</u> <u>31 mars 2020</u>
PRODUITS		
Redevances de pilotage	1 341 \$	1 191 \$
Redevances de pilotage sous avis d'opposition	(175)	-
Intérêts et autres produits	29	71
	<u>1 195</u>	<u>1 262</u>
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	1 073	1 583
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	270	244
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	202	140
Transport et déplacements	163	215
Frais de formation et de recrutement des pilotes	162	218
Services professionnels et spéciaux	134	44
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	74	59
Services de bateaux-pilotes	68	36
Amortissement	51	66
Services publics, fournitures et approvisionnements	47	64
Communications	24	23
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	16	16
Réparations et entretien	9	5
Location	6	5
Services de transfert de pilotes	3	-
Frais d'intérêts et bancaires	3	3
Intérêt sur l'obligation locative	1	1
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	-	-
Achat de services de répartition	-	-
	<u>2 306</u>	<u>2 722</u>
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	(1 111) \$	(1 460) \$
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	(6)	-
Résultat global de l'exercice	<u>(1 117) \$</u>	<u>(1 460) \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 31 mars 2021	3 mois au 31 mars 2020
Déficit accumulé au début de l'exercice	(2 836) \$	(1 789) \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(1 111)	(1 460)
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	<u>(6)</u>	<u>-</u>
Résultat global total de l'exercice	(1 117)	(1 460)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(3 953) \$</u>	<u>(3 249) \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 31 mars 2021	3 mois au 31 mars 2020
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	(1 111) \$	(1 460) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux du personnel	(187)	(147)
Amortissement	51	66
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	16	16
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:		
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	5 463	5 111
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	9	17
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	(11 436)	(12 381)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	(894)	(565)
Augmentation (diminution) des redevances de pilotage sous avis d'opposition	179	- \$
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>(7 910)</u>	<u>(9 343)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Vente de titres de placement	-	1,079
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>(25)</u>	<u>(46)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>(25)</u>	<u>1 033</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement de l'obligation locative	<u>(18)</u>	<u>(18)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités de financement	<u>(18)</u>	<u>(18)</u>
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(7 953)	(8 328)
Solde au début de l'exercice	14 333	10 323
Solde à la fin de l'exercice	<u>6 380</u> \$	<u>1 995</u> \$
Représenté par:		
Trésorerie	6 380 \$	1 995 \$
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u>-</u> \$	<u>-</u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes sur les états financiers non audités

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) 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 maritime*, 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 des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* l'enjoignant à harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et à rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration compare et révisé continuellement sa directive sur les dépenses de voyage par rapport aux directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor. Elle confirme qu'elle respecte en tous points la directive du Conseil du Trésor.

L'Administration est exonérée des impôts sur le revenu.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2^e étage, à Cornwall (Ontario).

Établissement ou révision des redevances de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'approbation de l'établissement et de la révision des redevances de pilotage. L'Administration peut, par résolution, déterminer des redevances qui lui sont dues pour la prestation de services liés au pilotage obligatoire.

L'Administration publie sur son site Web l'avis de toute proposition d'établir ou de réviser des redevances de pilotage et permet à toute personne de lui présenter, dans un délai de 30 jours, des observations écrites au sujet de sa proposition. Après avoir examiné toutes les observations écrites, l'Administration publie une annonce faisant état de sa décision à l'égard de la proposition, notamment la date de sa prise d'effet, cette date suivant d'au moins 60 jours la date de publication de l'annonce.

Toute personne peut dans les 90 jours suivant le jour de la publication de l'annonce, déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) si elle a une raison de croire que les redevances de pilotage ne sont pas conformes aux paramètres prévus dans la *Loi sur le pilotage* ou que l'Administration n'a pas suivi le bon processus pour établir ou réviser les redevances.

Si l'OTC détermine que l'avis d'opposition est fondé, il peut enjoindre à l'Administration d'annuler l'établissement ou la révision de redevance de pilotage en cause et de rembourser à chaque usager des services de pilotage obligatoire les sommes qu'il a payé en trop par rapport au montant exigible au titre des redevances de pilotage, plus les intérêts. L'OTC fait aussi part à la personne qui a déposé l'avis d'opposition, par écrit, des motifs de sa décision rendue et, le cas échéant, de sa décision fixant le délai accordé à l'Administration pour rembourser les usagers des services de pilotage obligatoire.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 27 mai 2021.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les instruments financiers classés comme étant au coût amorti, qui sont évalués à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale et par la suite au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

3. Normes comptables

Au cours du premier trimestre, il n'y a pas eu de modifications ou d'interprétations publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB)* ou le *Comité d'interprétation des IFRS* qui pourraient avoir des conséquences pour l'Administration dans l'avenir.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont des placements à court terme facilement convertibles qui ont des échéances de trois mois ou moins, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne.

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixée comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie s'établit comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie des améliorations locatives
Matériel informatique et de communication	Jusqu'à 5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie s'établit comme suit:

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Logiciels	Jusqu'à 5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(e) Actif au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

L'Administration évalue si un contrat contient ou non un contrat de location dès son entrée en vigueur. Elle comptabilise un actif au titre de droits d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tout contrat de location dans lequel elle est le locataire, sauf pour ce qui est des contrats à court terme (définis comme étant des contrats d'une durée totale de 12 mois ou moins) et des contrats qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire. Les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives sont comptabilisés à la date d'entrée en vigueur du contrat.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont évalués au coût, diminués du cumul des amortissements et des pertes de valeur, et ajustés pour tenir compte de toute réévaluation des obligations. Le coût comprend le montant de l'obligation locative qui a été comptabilisé, les paiements de location effectués à l'entrée en vigueur du contrat ou avant cette date, diminué de tout incitatif à la location reçu et de tous les coûts directs initiaux.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont amortis selon la méthode linéaire comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiment	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie du bâtiment

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actuelle des paiements de location qui ne sont pas versés à la date d'entrée en vigueur, actualisée au taux d'intérêt implicite de contrat de location. Si ce taux ne peut être facilement déterminé, l'Administration utilise le taux d'emprunt marginal. L'obligation locative est par la suite réévaluée lorsqu'il y a modification des paiements de location futurs découlant d'une modification d'un index ou d'un taux, ou si l'Administration modifie son évaluation quant à savoir si elle exercera son option de prolongation ou de fin du contrat.

L'actif au titre de droits d'utilisation et l'obligation locative sont présentés en tant que rubriques distinctes dans l'état de la situation financière.

(f) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du Régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime.

(g) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années

de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

(h) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquelles sont soustraites les cotisations des retraités.

(i) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration, qui comprennent les congés rémunérés, sont évalués sur une base non actualisée et comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(j) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(k) Constatation des produits

Les produits sont constatés une fois que le contrôle est effectué. L'Administration estime que le contrôle des services de pilotage est exercé à un moment précis, soit lorsque le pilote affecté à un navire a terminé son affectation ou lorsque l'affectation est annulée. Les produits tirés des services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

En vertu de l'article 34 de la *Loi sur le pilotage*, tout intéressé peut déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) s'il a des raisons de croire que les redevances de pilotage proposées nuisent à l'intérêt public tel qu'énoncé à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Les redevances de pilotage sous avis d'opposition ne seront pas constatées comme produits tant que l'OTC n'aura pas rendu une décision à ce sujet.

(l) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés ou désignés dans l'une ou l'autre des trois catégories suivantes:

- Coût amorti;
- Juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN);
- Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVAERG).

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actifs financiers uniquement de la catégorie coût amorti.

- (i) *Coût amorti* – Méthode applicable à la trésorerie, équivalent de trésorerie, comptes clients et autres créances et placements.

Un actif financier est évalué au coût amorti s'il répond aux deux conditions ci-après et qu'il n'est pas désigné comme étant évalué à la JVBRN:

- Il est détenu dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels.
- Les dispositions du contrat de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Lors de la comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à la juste valeur. La juste valeur lors de la comptabilisation initiale comprend les coûts de transaction attribués directement à l'acquisition des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, les actifs financiers classés dans cette catégorie sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les décaissements et encaissements de trésorerie futurs estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier de manière à obtenir sa valeur comptable. Pour calculer le taux d'intérêt effectif, l'Administration estime les flux de trésorerie futurs en prenant en considération toutes les modalités contractuelles de l'instrument financier. Les revenus d'intérêts sont présentés sous la rubrique Intérêt et autres produits dans l'état du résultat net et du résultat global.

(ii) Baisse de valeur des actifs financiers autres que ceux évalués à la juste valeur

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie futurs qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital;
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net

Pour évaluer la perte de valeur des comptes clients et autres créances, l'Administration applique une méthode simplifiée de calcul des corrections de valeur pour perte de crédit attendue. Par conséquent, elle ne suit pas l'évolution de son risque de crédit mais comptabilise plutôt une déduction pour perte, fondée sur les pertes de crédit historiques à chaque date de rapport. L'Administration a ainsi établi une matrice de provision basée sur son historique de pertes, laquelle est rajustée selon des facteurs prospectifs spécifiques aux créances et au contexte économique.

(iii) Décomptabilisation d'actifs financiers

Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel sur les flux de trésorerie associés à l'actif financier vient à l'échéance;
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices qui y sont associés.

(m) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs à la JVBRN ou au coût amorti. L'Administration classe ses passifs financiers au coût amorti, sauf si elle a désigné des passifs comme évalués à la JVBRN ou si elle est tenue d'évaluer des passifs à la JVBRN.

- (i) *Coût amorti* – Méthode applicable aux autres créiteurs et charges à payer et salaires et avantages sociaux à payer.

Les passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créiteurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre de passifs financiers au coût amorti. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

- (ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

L'Administration décomptabilise un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(n) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services concernés sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où ces biens ou services sont fournis par des tiers.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui y sont associées, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutés ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des indemnités de départ du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Amortissement et taux de dépréciation

Se reporter aux notes 4 (c), (d) et (e) pour connaître la durée de vie estimative maximale des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles et de l'actif au titre de droits d'utilisation.

(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.