



Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Rapport financier du premier trimestre 2022

Pour la période close le 31 mars 2022

RAPPORT DE GESTION

Le présent 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 2022. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 31 mars 2022; 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 2021. 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 275 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. Elle doit également être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'APGL, un 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 la période de pandémie de COVID-19. Les décisions et 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, afin d'assurer la sécurité de leurs membres d'équipage.

L'APGL utilise les indicateurs de rendement stratégiques et opérationnels ci-dessous comme partie intégrante de son processus de prise de décisions. L'analyse qui suit représente la performance au premier trimestre (T1) de 2022 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du premier trimestre de 2021.

INDICATEURS DE RENDEMENT STRATÉGIQUES	Cumulatif T1 2022	Objectif	Par rapport à l'objectif	Cumulatif T1 2021	Par rapport à T1 2021
1 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION					
% d'affectations sans incident	99,3 %	100,0 %		100,0 %	
2 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Nombre d'heures de retard dû au manque de pilotes	11	0		0	
3 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Bénéfice net (en millions)	(2,0 \$)	(2,0 \$)		(1,1 \$)	
INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNELS	Cumulatif T1 2022	Objectif	Par rapport à l'objectif	Cumulatif T1 2021	Par rapport à l'objectif
4 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Nombre de nouveaux apprentis-pilotes recrutés	0	0		0	<input data-bbox="1122 1493 1146 1524" type="checkbox"/>
Nombre de nouveaux pilotes brevetés	0	0		0	<input data-bbox="1146 1493 1170 1524" type="checkbox"/>
5 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Coût par affectation	21 362 \$	11 474 \$		8 862 \$	

 Égal ou supérieur à l'objectif  Légèrement inférieur à l'objectif  Nettement inférieur à l'objectif Comparaison non applicable

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 74 affectations en 2022 comparativement à 113 en 2021. Ce recul est principalement attribuable à la diminution du nombre d'affectations à bord de navires-citernes.

La saison de navigation 2022 de la Voie maritime du Saint-Laurent a débuté à la même date qu'en 2021, soit le 22 mars, avec l'entrée du premier navire dans le réseau à l'écluse Saint-Lambert. Le canal Welland a ouvert avec un premier navire transitant la rivière St Clair le 24 mars, en 2021 le premier navire avait transité cette région le 19 mars.

Entre le début de la saison de navigation et la fin du premier trimestre, on a enregistré 146 affectations de pilotage obligatoire, comparativement à 147 en 2021.

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 2021, aucun incident maritime majeur ou mineur n'a été signalé pendant le premier trimestre de 2022.

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. Dans le cadre des modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, le 9 juin 2021, la responsabilité de la délivrance, de la suspension et de l'annulation des brevets de pilote et des certificats de pilotage a été transférée de l'APGL au ministre des Transports. L'APGL collabore avec Transports Canada pendant cette période de transition.

Comme indiqué ci-dessus, 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 recommandation à Transports Canada de suspendre ou d'annuler leur certificat lorsque cela est jugé approprié. Comme Transports Canada a maintenant la responsabilité de l'application de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL lui communique toute lacune à cet égard.

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. Au cours du premier trimestre de 2022, l'APGL a enregistré 11 heures de retard en raison du manque de pilotes, comparativement à 0 heure de retard pendant la même période en 2021.

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'APGL entend continuer à recruter et former un grand nombre de pilotes. Au cours du premier trimestre de 2022, 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 cinq apprentis qui poursuivent leur formation entreprise en 2021, trois devraient recevoir leur brevet d'ici la fin du deuxième trimestre, et les deux autres d'ici la fin de l'année.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL a enregistré une perte de 2,0 millions \$ au premier trimestre de 2022, comparativement à une perte de 1,1 million \$ au même trimestre en 2021.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du premier trimestre de 2022 par rapport à la même période en 2021.

En millions	Cumulatif 31 mars 2022	Cumulatif 31 mars 2021	Écart favorable (défavorable)	%	Explication des écarts
Revenus	1,1 \$	1,2 \$	(0,1) \$	(3,9) %	La diminution des revenus de pilotage est principalement due à la diminution des services dispensés au cours de l'hiver, soit une baisse de 35% du nombre des affectations.
Coûts d'exploitation	2,2	1,8	(0,4)	(24,9) %	L'augmentation est principalement due à l'augmentation des frais de formation et de déplacements. En 2021, la formation avait eu lieu au cours de l'été par suite du confinement en raison de la COVID-19.
Coûts administratifs	0,9	0,5	(0,2)	(83,4) %	L'augmentation est principalement due à l'ajout de deux nouveaux postes.
Bénéfice (perte)	(2,0) \$	(1,1) \$	(0,9) \$	82,6 %	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0%	
Résultat global (perte)	(2,0) \$	(1,1) \$	(0,9) \$	82,6 %	

Flux de trésorerie

L'APGL affichait un solde de trésorerie de 8,2 millions \$ et aucun investissement à court terme à l'issue du premier trimestre de 2022, comparativement à un solde de trésorerie de 6,4 millions \$ et aucun investissement à court terme à la même date en 2021. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 5 millions \$ au cours du premier trimestre.

MODIFICATIONS DES REDEVANCES DE PILOTAGE

Le 11 février 2020, l'Office des transports du Canada (OTC) a reçu un avis d'opposition à l'égard de certaines redevances de pilotage proposées par l'APGL.

L'OTC a rendu sa décision le 4 novembre 2021. Le 16 décembre 2021, l'APGL a écrit à l'OTC pour obtenir des précisions sur la mise en œuvre de la décision. Plus précisément, l'APGL a demandé que la décision soit modifiée pour confirmer qu'elle n'a pas d'effet rétroactif et qu'elle entre en vigueur le 31 mars 2022.

Le 7 avril 2022, l'Office a informé l'APGL qu'il n'avait aucun problème à ce que cette dernière applique la décision de manière prospective avec le soutien explicite d'organisations représentant la grande majorité de ses clients.

L'APGL a appliqué la décision sur les redevances de pilotage de 2020 de façon prospective et n'a apporté aucun changement à ses résultats financiers.

GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 31 mars 2022, le Conseil d'administration se compose du président et de cinq administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Parmi les six membres actuels, on compte quatre femmes et deux hommes. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, et de faire rapport au Parlement sur les activités de l'APGL par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Quatre réunions du Conseil et deux réunions de comité ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2022. Le taux de participation des membres à ces réunions a été de 83 %. Les honoraires versés aux administrateurs pendant le premier trimestre de 2022 totalisent 13 125 \$ (13 000 \$ au cours de la même période en 2021).

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 TRIIMESTRE DE 2022		
	31 mars 2022	31 mars 2021
M. Jim Pound Président du Conseil	0 \$	40 \$
M^{me} Michèle Bergevin Directrice générale	1 671 \$	1 140 \$
Conseil d'administration (6 membres)	0 \$	139 \$
Cadres supérieurs (3 membres)	1 073 \$	198 \$
TOTAL	2 744 \$	1 517 \$

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 la Corporation a demandé l'arbitrage. L'arbitre a rendu sa décision en avril 2022. 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* arrivent à expiration le 31 mars 2022.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du premier trimestre de 2022, 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 2021.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 19, *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2021. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles ou aux engagements au cours du premier trimestre de 2022.

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 18, *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice financier 2021.

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 présent rapport. 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 présent rapport comprennent 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 analyses 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 présent rapport.

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 demeure 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 2022

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.



Michèle Bergevin
Directrice générale

Cornwall (Ontario)
Le 26 mai 2022



Robine St Germain, CPA
Gestionnaire des finances

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	<u>31 mars 2022</u>	<u>31 décembre 2021</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 187 \$	17 380 \$
Clients et autres créances	989	5 912
Frais payés d'avance	50	59
	<u>9 226</u>	<u>23 351</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles	1 076	430
Immobilisations incorporelles	81	74
Actif au titre de droits d'utilisation	118	131
	<u>10 501 \$</u>	<u>23 986 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	4 121 \$	14 617 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 227	2 027
Avantages sociaux du personnel	299	501
Obligation locative	75	75
Redevances de pilotage sous avis d'opposition	5 722	17 220
	<u>5 722</u>	<u>17 220</u>
À long terme		
Avantages sociaux du personnel	1 678	1 680
Obligation locative	46	61
	<u>7 446</u>	<u>18 961</u>
CAPITAUX PROPRES		
Surplus accumulé	3 055	5 025
	<u>10 501 \$</u>	<u>23 986 \$</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

	3 mois au 31 mars 2022	3 mois au 31 mars 2021
PRODUITS		
Redevances de pilotage	1 126 \$	1 341 \$
Redevances de pilotage sous avis d'opposition	-	(175)
Intérêts et autres produits	23	29
	1 149	1 195
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	1 166	1 073
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	534	270
Frais de formation et de recrutement des pilotes	424	162
Transport et déplacements	232	163
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	230	202
Services professionnels et spéciaux	227	134
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	89	-
Amortissement	74	51
Services publics, fournitures et approvisionnements	48	47
Services de bateaux-pilotes	23	68
Communications	17	24
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	16	16
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	15	74
Réparations et entretien	10	9
Frais d'intérêts et bancaires	5	3
Location	4	6
Services de transfert de pilotes	4	3
Intérêt sur l'obligation locative	1	1
Achat de services de répartition	-	-
	3 119	2 306
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	(1 970) \$	(1 111) \$
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 (perte) pour l'exercice	(1 970) \$	(1 117) \$

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 2022	3 mois au 31 mars 2021
Surplus (déficit) accumulé au début de l'exercice	5 025 \$	(2 836) \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(1 970)	(1 111)
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	<u>-</u>	<u>(6)</u>
Résultat global total de l'exercice	(1 970)	(1 117)
Surplus (déficit) accumulé à la fin de l'exercice	<u>3 055 \$</u>	<u>(3 953) \$</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

	<u>3 mois au</u> <u>31 mars 2022</u>	<u>3 mois au</u> <u>31 mars 2021</u>
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Résultat net de l'exercice	(1 970) \$	(1 111) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux du personnel	(204)	(187)
Amortissement	74	51
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	4 923	5 463
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	9	9
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	(10 495)	(11 436)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	(800)	(894)
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>(8 447)</u>	<u>(7 910)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Vente de titres de placement	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>(727)</u>	<u>(25)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>(727)</u>	<u>(25)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement de l'obligation locative	<u>(19)</u>	<u>(16)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités de financement	<u>(19)</u>	<u>(16)</u>
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(9 193)	(7 952)
Solde au début de l'exercice	17 380	14 333
Solde à la fin de l'exercice	<u>8 187</u> \$	<u>6 380</u> \$
Représenté par :		
Trésorerie	8 187 \$	6 380 \$
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 Limitée (l'Administration) 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 du Canada*, 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 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 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 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. Pour établir ou réviser les redevances de pilotage, l'Administration publie sur son site Web un avis des redevances proposées 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 payées 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 26 mai 2022.

(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

Il n'y a pas eu de nouvelles normes, modifications ou interprétations devant être adoptées par l'Administration au cours du premier trimestre 2022.

4. Principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les dépôts à vue, ainsi que les placements à court terme très liquides qui sont facilement convertibles en un montant de trésorerie connu et qui sont assujettis à un risque négligeable de variation de valeur.

(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 estimative 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 parrainé 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, les montants d'indemnités versées 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, des frais d'intérêts sur les obligations au titre des prestations 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-après.

(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.

Indemnités 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.