

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Rapport annuel 2018



Canada 

SIÈGE SOCIAL

2^e étage
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)

ADRESSE POSTALE

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

SITE WEB

www.glpa-apgl.com



*Les photos dans le présent rapport ont été prises
sur les Grands Lacs par des pilotes
de l'Administration*



TABLE DES MATIÈRES

Conseil d'administration.....	4
Dirigeants et équipe de gestion de l'Administration	5
Rapport de la présidente et du directeur général	6
NOS ACTIVITÉS EN UN COUP D'ŒIL.....	7
Qui nous sommes	8
Description des activités	8
Notre région.....	8
Statistiques.....	9
L'année en chiffres	9
Mandat	10
Énoncé de vision	10
Énoncé de Mission.....	10
EXAMEN DES ACTIVITÉS	11
Trafic.....	12
Niveau de service	12
Incident maritimes.....	13
<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>	14
Assurance de la qualité du pilotage	14
Brevets et qualifications des pilotes.....	14
Certificats de pilotage	14
Contrôle des passages de navires canadiens.....	15
<i>Règlement de pilotage des Grands Lacs</i>	15
PRINCIPAUX INDICATEURS DE RENDEMENT.....	16
GOUVERNANCE	18
Conseil d'administration.....	19
Comités du Conseil.....	19
Gestion du risque d'entreprise	20
Renouvellement des conventions collectives	20
Examen spécial	21
Accès à l'information.....	21
Frais de déplacement, d'accueil et de conférences	21
RAPPORT DE GESTION.....	22
Faits saillants financiers – État du résultat global	23
Produits	25
Charges opérationnelles.....	25
Résultat global.....	26
Flux de trésorerie et situation financière	26
Investissements en immobilisations.....	27
Analyse des risques (comparativement au 31 décembre 2017)	28
ÉTATS FINANCIERS	34

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Présidente
DANIÈLE DION



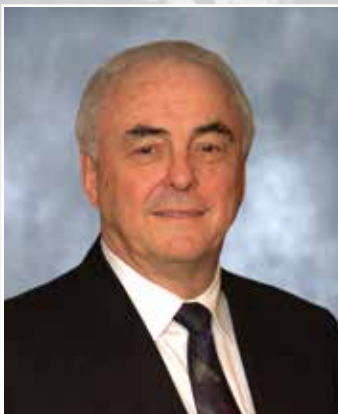
Membre
CAPITAINE JAMES POUND
Président – Comité de régie et
des ressources humaines



Membre
JULIE MILLS
Présidente – Comité d'audit



Membre
VERED KAMINKER
Présidente – Comité de
gestion des risques



Membre
CAPITAINE MICHEL DESROCHERS



Membre
JOSÉE-CHRISTINE BOILARD



Membre
TEENA FAZIO

DIRIGEANTS ET ÉQUIPE DE GESTION DE L'ADMINISTRATION



Les dirigeants et l'équipe de gestion de l'Administration, à l'avant de gauche à droite :
Kim Pecore, gestionnaire de la paie, du personnel et des systèmes; Nathalie Archambault, chef comptable; Christine Doherty, adjointe exécutive; Robert Lemire, directeur général;
à l'arrière, Diane Couture, directeur des opérations; Richard Quenneville, gestionnaire des opérations; Stéphane Bissonnette, directeur des finances.

RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 26 février 2019

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

Au nom du Conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2018. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Encore une fois, l'Administration a fait preuve de leadership en assurant des services de pilotage sécuritaires et efficaces, et ce malgré une hausse importante du nombre d'affectations de pilotage. On peut même parler de 2018 comme d'une année remarquable pour l'Administration, puisqu'elle a enregistré un total de 8 798 affectations, 1 162 de plus que l'année précédente. Ce nombre est le deuxième en importance au cours des 30 dernières années et constitue une hausse de 32 % par rapport à la moyenne annuelle. Cette réussite témoigne de l'engagement inconditionnel de nos pilotes et de tout notre personnel à répondre aux besoins de nos clients, tout en maintenant un dossier de sécurité exemplaire de 99,9 % d'affectations sans incident. L'Administration continue de travailler avec diligence avec les intervenants du milieu afin de réduire au minimum les retards à la navigation dûs au manque de pilotes ou au volume exceptionnel de trafic, sur lequel nous n'avons aucune influence.

Les résultats financiers sont un autre des éléments qui nous permettent d'entrevoir un avenir meilleur. L'Administration a dégagé un excédent de 0,3 million \$, réduisant ainsi son déficit accumulé à 0,5 million \$ au terme de l'exercice financier 2018.

Une autre réalisation importante en 2018 aura été la modernisation du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, qui devrait être publié et entrer en vigueur vers la fin de 2019.

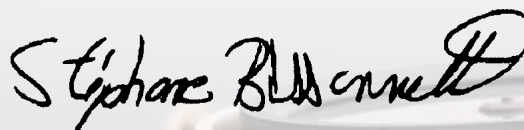
L'année a aussi été active pour le Conseil d'administration avec l'arrivée de quatre nouveaux membres, qui ont tous adhéré à la mission et la vision de l'Administration. Le Conseil a amélioré son programme de gestion des risques en créant un comité de gestion des risques destiné à soutenir la prise de décisions et l'affectation des ressources à la fois aux niveaux opérationnel et stratégique. Nous profitons de l'occasion pour remercier sincèrement les membres du Conseil dont les mandats ont expiré en 2018. Leur passion pour le pilotage a contribué au succès de l'Administration au cours des 10 dernières années et à l'établissement d'une plateforme de gouvernance pour les nouveaux membres.

Enfin, nous désirons remercier notre équipe de gestion et notre personnel pour leur engagement, ainsi que nos pilotes hautement compétents et professionnels pour leur contribution remarquable à la sécurité de la navigation et pour le rôle majeur qu'ils ont joué dans l'atteinte de l'objectif de l'Administration de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace sur les Grands Lacs.

Au nom des membres de l'Administration,



Danièle Dion
Présidente



Stéphane J.F. Bissonnette
Directeur général par intérim et
directeur des finances

NOS ACTIVITÉS EN UN COUP D'ŒIL



QUI NOUS SOMMES

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 ainsi poursuivi ses activités jusqu'au 1^{er} octobre 1998. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, l'Administration a été établie à titre de société d'État indépendante. Au nom du gouvernement du Canada, elle dispense des services de pilotage sécuritaires, efficaces et fiables dans la région des Grands Lacs et au port de Churchill, au Manitoba, et assure la surveillance d'un régime intégral de certificats de pilotage pour tous les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

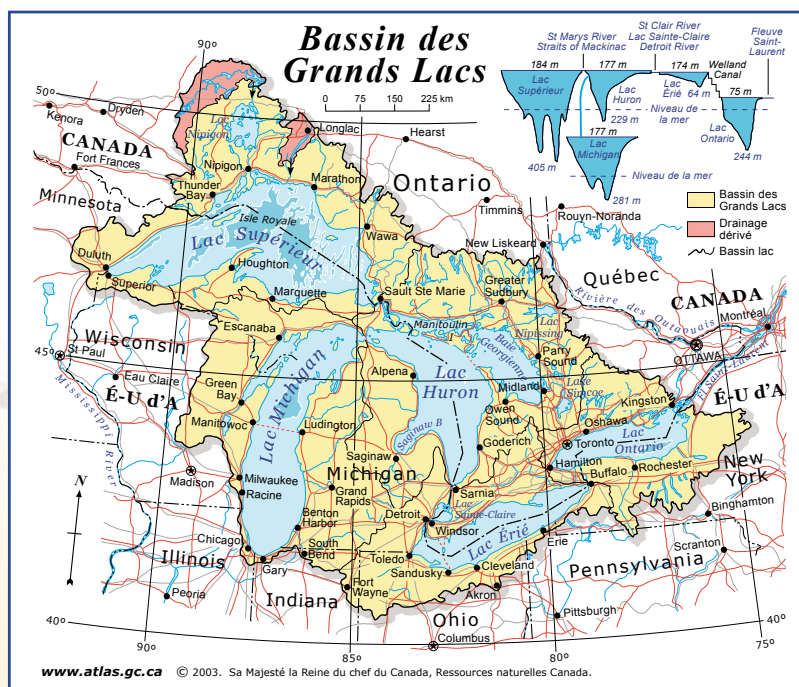
Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall (Ontario).

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec plusieurs d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui sont responsables d'assurer le fonctionnement des écluses et de maintenir des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui est responsable de fournir des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

NOTRE RÉGION

L'Administration de pilotage des Grands Lacs administre et de fournis les services de pilotage maritime et les services connexes dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et du Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan, et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba



STATISTIQUES



8 798 affectations de pilotage (7 636 affectations en 2017)
278 jours de navigation (298 jours en 2017)



52 pilotes à temps plein
8 apprentis-pilotes
8 pilotes à temps partiel



11 employés de bureau
8 répartiteurs à temps plein
3 employés à temps partiels

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les résultats financiers sont émis selon les normes internationales d'information financière. Les résultats financiers par ligne ont été reclassifiés de façon à refléter la présentation interne.

	2018	2017	2016	2015	2014
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits	35,4	30,3	25,9	25,5	26,6
Coûts d'exploitation directs	31,6	25,9	23,4	22,5	22,2
Marge sur coûts variables	3,8	4,4	2,5	3,0	4,4
Autres coûts d'exploitation	1,8	1,8	1,8	1,8	1,6
Coûts administratifs	1,7	1,8	1,5	1,6	1,5
Résultat global (perte)	0,3	0,8	(0,8)	(0,4)	1,3
STATISTIQUES OPÉRATIONNELLES CLÉS					
Nombre total d'affectations	8 798	7 636	7 020	7 166	7 462
Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,8 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %
Coût par affectation	3 972 \$	3 878 \$	3 809 \$	3 615 \$	3 386 \$
Heures de retard aux navires dû au manque de pilotes	6 850	2 856	2 206	3 199	3 475
Nombre d'employés (équivalent temps plein) pendant l'année					
Pilotes	54,7	53,6	51,4	52,5	54,5
Apprentis pilotes	8,2	6,9	8,1	3,5	1,5
Répartiteurs	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
Employés de bureau	10,5	10,5	11,0	11,0	10,0
Total	82,4	80,0	79,5	76,0	75,0



MANDAT

L'Administration a pour mandat d'établir, d'entretenir et d'administrer, dans un cadre axé sur la sécurité et l'autonomie financière, un service de pilotage efficace dans la région dont elle est chargée.

ÉNONCÉ DE VISION

« Être le chef de file mondial dans la fourniture de services de pilotage maritime sécuritaires et efficaces. »

ÉNONCÉ DE MISSION

« En partenariat avec nos principaux intervenants, nous dispensons des services de pilotage maritime professionnels, progressifs et fiables, qui sont à la fois sécuritaires, respectueux de l'environnement, efficaces et économiques. »



EXAMEN DES ACTIVITÉS



TRAFIC

Les 8 798 affectations de pilotage effectuées au cours de la saison de navigation 2018 représentent une augmentation de 15 % par rapport à 2017 (7 636), et de 25 % par rapport aux prévisions budgétaires pour 2018 (7 067).

	2018	2017	Hausse (déc.)
RÉPARTITION DES AFFECTATIONS			
Navires canadiens	1 267	796	59,2 %
Navires étrangers	7 531	6 840	10,1 %
TOTAL	8 798	7 636	15,2 %

L'augmentation de trafic sur un an a été enregistrée principalement par les 13 ports principaux, qui ont connu une croissance de 36 % de leur trafic. Les augmentations aux trois premiers ports sont de 53 % à Hamilton découlant de l'expansion du port, 39 % à Sarnia suite à la hausse de la demande de pétroliers aux quais des terminaux pétroliers, et 22 % à Valleyfield suite aux investissements réalisés dans le port.

Le trafic de pétroliers a connu une hausse de 29 % depuis un an (2 761 affectations en 2018 comparativement à 2 145 en 2017).

Les 8 798 affectations de pilotage en 2018 ont été effectuées par 54,7 pilotes en équivalent temps plein, ce qui signifie une moyenne de 161 affectations par pilote, une augmentation par rapport à 2017 alors que ce chiffre était de 143. Leur charge de travail au cours des cinq dernières années dépasse ce que l'Administration s'était fixé comme objectif. Elle s'affaire à embaucher et former des apprentis-pilotes et entend continuer en ce sens afin d'augmenter le nombre de pilotes et ainsi mieux servir l'industrie, comme en témoigne la délivrance de sept nouveaux brevets de pilote en 2018.

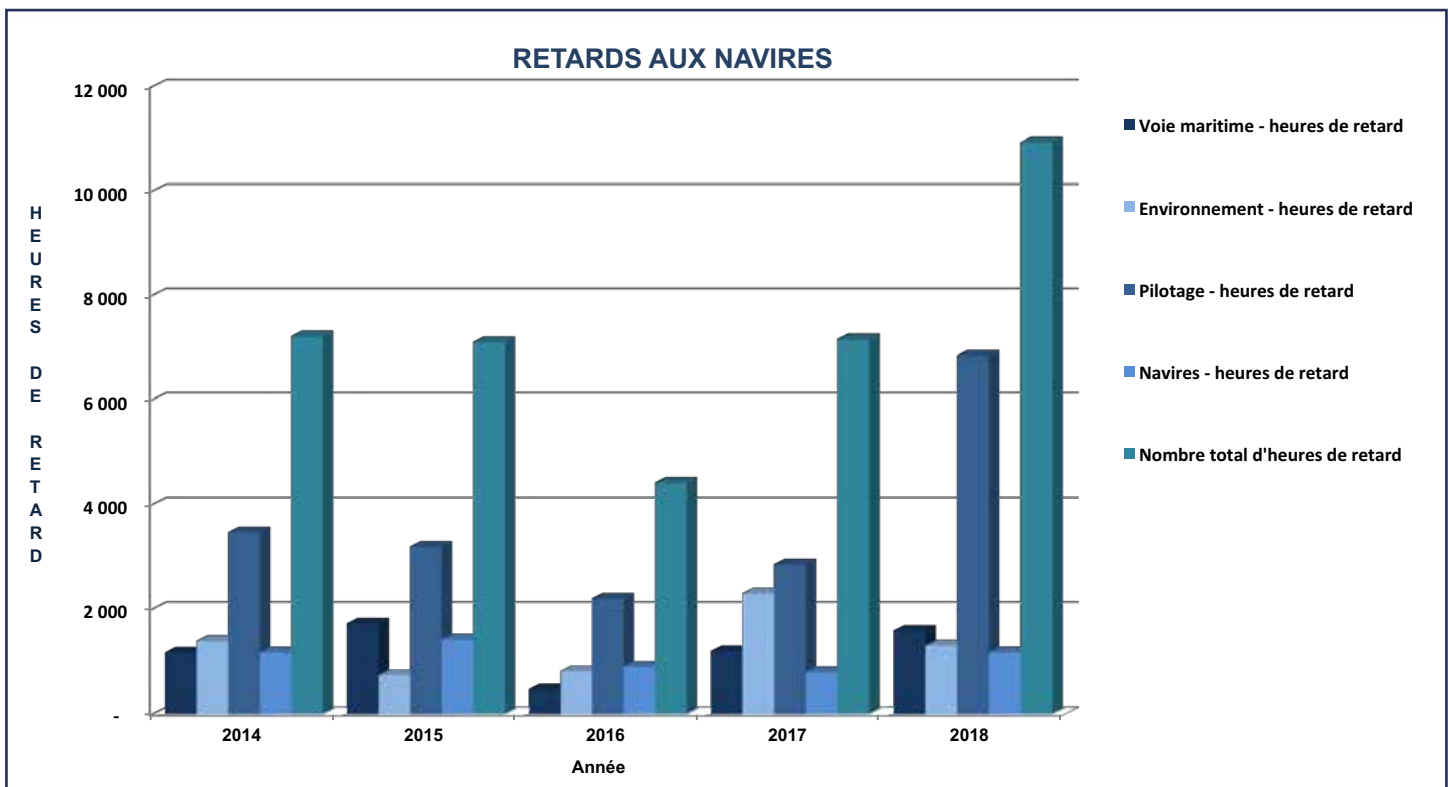
En 2018, les navires de classes 3 et 4, les plus gros navires pouvant passer les écluses de la Voie maritime, ont constitué 47 % des affectations, comparativement à 48 % en 2017.

NIVEAU DE SERVICE

Les conventions collectives conclues avec les pilotes de l'Administration dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque l'augmentation du trafic a lieu en période de pointe. L'Administration planifie ses effectifs à un niveau qui permet de répondre aux trafic de pointe mais pas pour une période de temps prolongée. L'Administration doit analyser attentivement le nombre de pilotes à son emploi car un nombre trop élevé, avec les conditions salariales fixes entraînerait des pertes financières importantes lorsque la demande est faible. Les retards occasionnés aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2018, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 10 936 heures, dont 63 %, soit 6 850 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2017, ces retards totalisaient 7 168 heures, dont 40 %, soit 2 856 heures, étaient attribuables à un manque de pilotes. L'augmentation de 140 % dans les retards dûs au manque de pilotes, comparé à l'année précédente, est principalement attribuable à l'augmentation de 15 % du nombre d'affectations, aux navires qui optent pour une vitesse économique, et à la réduction du nombre de pilotes disponibles pour cause de maladie, retraite ou gestion de la fatigue.

Le graphique suivant montre les données sur les retards aux navires durant les cinq dernières années.



Considérant le grand volume de trafic connu à la fin de l'année, l'Administration a travaillé en étroite collaboration avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent dans le but de séquencer les transits de navires de manière à maximiser les ressources en termes de pilotes, tout en assurant l'efficacité et la sécurité. Ceci a fait en sorte que tous les navires ont quitté le réseau de la Voie maritime à temps pour permettre la clôture de la saison de navigation au moment opportun.

INCIDENT MARITIMES

La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Chaque année, elle passe en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. Comme l'Administration n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux, elle ne compile pas de statistiques à leur sujet. Un total de 11 incidents impliquant les pilotes canadiens sont survenus cette année, ce qui constitue une diminution par rapport à 2017, alors qu'on en avait rapporté 14. Ainsi, le bilan de sécurité indique une moyenne de 99,9 % d'affectations sans incident, ce qui illustre bien l'engagement de l'Administration à offrir des services de pilotage sécuritaires.

Le tableau suivant montre les données sur les incidents maritimes au cours des cinq dernières années.

	2018	2017	2016	2015	2014
Incidents maritimes majeurs	-	-	-	3	-
Incidents maritimes mineurs	11	14	3	6	16
Nombre d'affectations	8 798	7 636	7 020	7 166	7 462
Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,8 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %

L'examen des données de 2018 ne révèle aucun incident majeur nécessitant une présentation distincte due à un décès, des blessures graves ou un déversement dans l'environnement.

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En conformité avec l'article 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, l'Administration confirme qu'il n'y a pas eu d'activité importante à signaler en 2018.

ASSURANCE DE LA QUALITÉ DU PILOTAGE

L'évaluation de la compétence et de la qualité du service des pilotes se fait sur une base continue par une évaluation de chaque pilote au moins tous les cinq ans. Ce processus assure à l'industrie et à l'Administration que seul des pilotes qualifiés exercent les fonctions de pilotage. Il permet aussi à l'Administration d'identifier les aspects qui pourraient être élaborés et améliorés dans la prestation des services.

Au début de 2018, 14 pilotes et sept (7) apprentis-pilotes ont suivi la formation sur simulateur, soit 35 % de l'effectif. Tous ces pilotes ont été évalués par leurs collègues et le directeur des opérations.

Afin d'anticiper les besoins de formation en 2019, le directeur des opérations et le comité d'assurance de la qualité du pilotage ont examiné les rapports d'incidents et les questions de pilotage soulevées dans les autres régions dans le but de faire les rajustements nécessaires au programme de formation.

BREVETS ET QUALIFICATIONS DES PILOTES

L'Administration a délivré des brevets de pilote aux sept (7) apprentis qui ont réussi le programme de formation en 2018, ce nombre était de cinq (5) en 2017. En date du 31 décembre 2018, huit (8) apprentis-pilotes poursuivent leur formation; on s'attend à ce que cinq (5) d'entre eux soient brevetés au cours du printemps 2019 et que les trois (3) autres le soient à l'automne de la même année. Comme il est prévu que le trafic en 2019 sera semblable à celui de 2018, l'Administration entend recruter et former huit (8) apprentis-pilotes additionnels durant la saison de navigation de manière à augmenter le nombre de ses pilotes suffisamment pour assurer un service adéquat à ses clients.

CERTIFICATS DE PILOTAGE

En 2011, le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié, obligeant les titulaires d'un certificat de pilotage à maintenir des exigences en matière d'aptitude médicale pour exercer des fonctions de pilotages, à acquérir les qualifications ainsi que d'expérience en navigation dans les zones de pilotage obligatoire pour lesquelles leur certificat a été délivré. Par la suite, et après avoir consulté l'industrie, l'Administration a mis en place un programme de certificats de pilotage qui exige que tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs à détenir un certificat de pilotage valide délivré par l'Administration.

En 2018, l'Administration s'est assurée que tous les titulaires de certificat étaient conformes aux exigences réglementaires de maintien de la validité de leur certificat. Les certificats ont été suspendus ou annulés lorsque les titulaires ne répondaient pas à ces exigences.

CONTRÔLE DES PASSAGES DE NAVIRES CANADIENS

Conformément au programme de certificats de pilotage, l'Administration surveille les passages de navires canadiens soumis au pilotage obligatoire pour s'assurer que ces navires sont sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide lorsque les services de pilotage ont été refusés.

En 2018, l'Administration a audité au hasard 1 780 passages de navires canadiens soumis au pilotage obligatoire qui avaient refusé les services de pilotage, comparativement à 1 798 en 2017. Les passages audités reflétaient la fréquence et la couverture de tous les passages afin d'assurer que l'échantillonnage était représentatif. Dans tous les cas, le navire était sous la conduite d'un titulaire de certificat valide.

RÈGLEMENT DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Les dernières modifications apportées au règlement de l'Administration remontent à juillet 2011. Depuis, les besoins et exigences justifient une révision complète du règlement afin de mieux refléter le contexte actuel. Depuis 2017, l'Administration rencontre régulièrement ses principaux intervenants – ses pilotes, la Chambre de commerce maritime et la Fédération maritime du Canada – pour travailler ensemble aux modifications proposées.

En 2018, elle a facilité des consultations avec les intervenants de l'industrie pour entendre leurs commentaires définitifs sur les modifications proposées. Toutes les parties ont appuyé ces modifications et aucune objection n'a été soulevée. L'Administration travaille maintenant avec Transports Canada dans le but de se conformer au processus réglementaire.



PRINCIPAUX INDICATEURS DE RENDEMENT

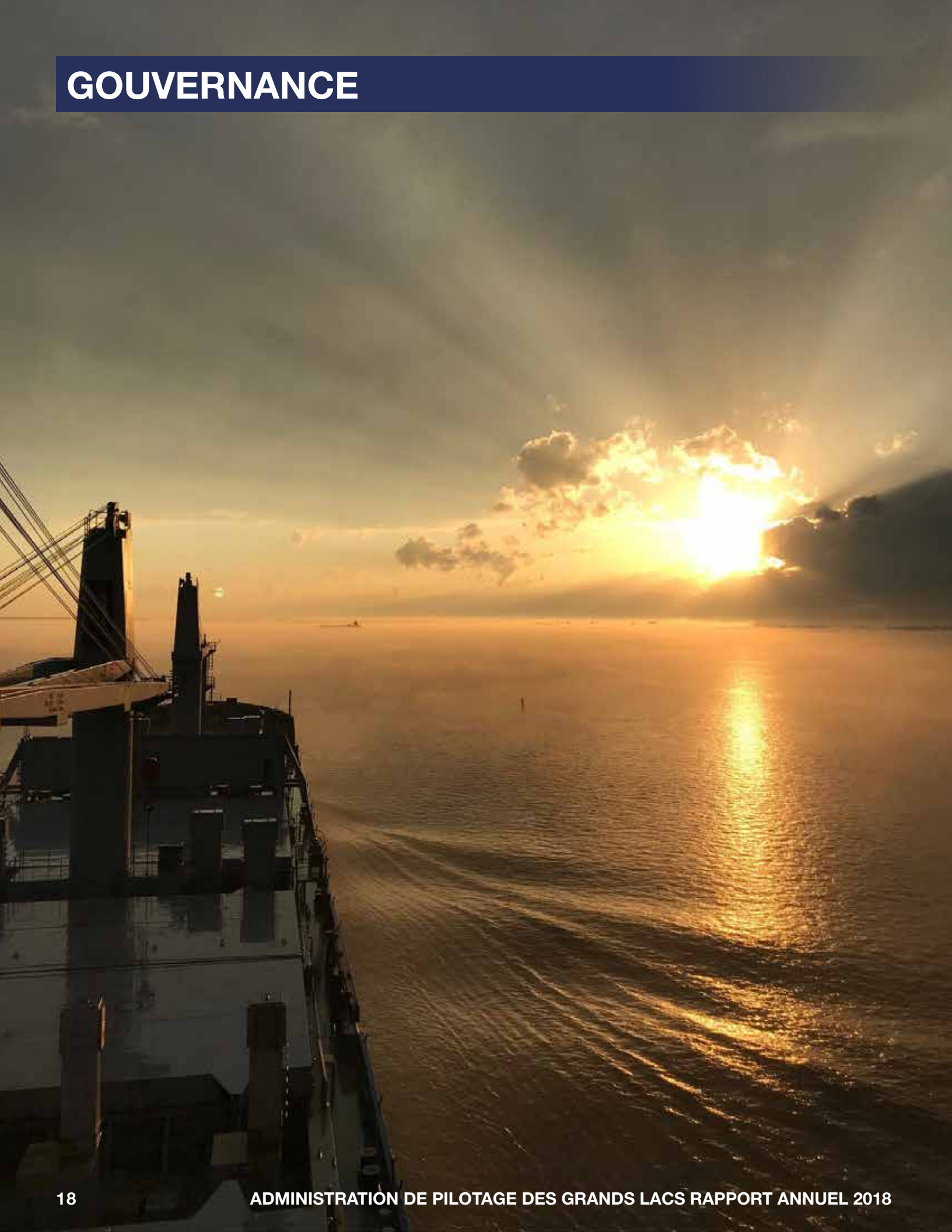


L'Administration utilise les indicateurs de performance stratégiques et opérationnels ci-dessous, qui font partie intégrante de son processus de prise de décisions. Pour plus ample information sur la performance financière, veuillez consulter la section Rapport de gestion.

INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		2018	Objectif	Vs objectif	2017	Vs 2017
1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-1	Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	■	0	■
1-2a	Nombre d'incidents maritimes mineurs	11	8	■	14	■
1-2b	Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,9 %	■	99,8 %	■
2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-1a	Retards aux navires - manque de pilotes (heures)	6 850	1 000	■	2 856	■
2-1b	Retards aux navires - manque de pilotes (nombre)	412	125	■	313	■
3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-1	Revenu net (en millions de dollars)	0,3 \$	0,6 \$	■	0,8 \$	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		2018	Objectif	Vs objectif	2017	Vs 2017
1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-3	Nombre de passages de navires canadiens audités	1 780	1 334	■	1 798	□
1-4	Surveillance des titulaires de certificats (validité)	OUI	OUI	■	OUI	■
2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-2a	Nombre d'apprentis-pilotes recrutés	11	6	■	8	□
2-2b	Nombre de nouveaux pilotes formés et retenus	7	6	■	5	■
3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-2	Coût par affectation	3 972 \$	4 095 \$	■	3 878 \$	■
3-3	Pourcentage d'affectations effectuées en surtemps	25,7 %	15,0 %	■	20,4 %	■
4 - MODIFICATIONS TARIFAIRES						
4-1a	Approbation des tarifs prévus (hausse nette en %)	2,95 %	4,15 %	■	8,00 %	□
4-1b	Approbation des tarifs avant le début de la saison	OUI	OUI	■	NON	■

- Performance égales ou supérieure au résultat de l'année dernière
- Performance légèrement inférieure au résultat de l'année dernière
- Performance nettement inférieure au résultat de l'année dernière
- Comparaison de performance n'est pas pertinente

GOUVERNANCE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'orientation adoptée par l'Administration relativement à la gouvernance et aux d'entreprise est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs des lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

En date du 31 décembre 2018, le Conseil était composé de la présidente et de six (6) administrateurs nommés par la Gouverneure en conseil. Parmi les sept administrateurs, on compte cinq (5) femmes et deux (2) hommes. Toutefois, un administrateur dont le mandat expirait en octobre 2018 est demeuré en poste jusqu'à ce qu'une nomination soit annoncée en janvier 2019. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la direction de l'Administration, et de rendre compte des activités de l'Administration au Parlement par le biais du ministre des Transports.

Au cours de 2018, le Conseil a tenu cinq (5) réunions et huit (8) téléconférences pour discuter des enjeux de l'Administration. De plus, les comités ont tenu 12 réunions. Le taux de participation des administrateurs à ces réunions a été de 97,1 %.

Les frais et honoraires annuels versés aux administrateurs au cours de l'année ont totalisé 86 875 \$.

COMITÉS DU CONSEIL

À la suite des nominations au Conseil à l'été 2018, la nouvelle structure se compose maintenant des comités suivants :

AUDIT

Julie Mills, présidente
Michel Desrochers
Vered Kaminker
Danièle Dion, membre d'office

RÉGIE ET RESSOURCES HUMAINES

James Pound, président
Josée-Christine Boilard
Teena Fazio
Danièle Dion, membre d'office

GESTION DES RISQUES

Vered Kaminker, présidente
Julie Mills
James Pound
Danièle Dion, membre d'office

Rôle du comité d'audit

Le comité d'audit est un comité permanent du Conseil; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il améliore la qualité de l'information financière, permet aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, crée un climat de discipline et de contrôle qui réduit les possibilités de fraude et augmente la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le comité a le pouvoir d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Il assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

Rôle du comité de régie et des ressources humaines

Le comité de régie et des ressources humaines est un comité permanent du Conseil; il est chargé de superviser les questions de gouvernance et de ressources humaines. Le Comité s'assure de la qualité de la gouvernance d'entreprise et met en œuvre les meilleures pratiques dans l'exécution de ses responsabilités.

Rôle du comité de gestion des risques

Le comité de gestion des risques est un comité permanent du Conseil nouvellement créé; il est chargé de superviser l'identification et l'évaluation de tous les principaux risques, de même que le cadre de gestion des risques et l'infrastructure permettant de gérer et d'atténuer les risques.

GESTION DU RISQUE D'ENTREPRISE

Un programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) a été intégré aux stratégies de l'Administration afin de gérer ses risques et de saisir les opportunités par rapport à ses objectifs. À chaque année, le Conseil examine régulièrement son registre des risques afin de mettre à jour l'évaluation de ceux-ci et de s'assurer que les mesures d'atténuation appropriées sont en place.

Le Conseil a profité de la nomination de nouveaux administrateurs pour revoir la composition de ses comités et créer un comité de gestion des risques. Sous la supervision de ce dernier, une nouvelle approche à la GRE a été élaborée et adoptée. Cette approche permet de mieux tenir compte de la tolérance au risque de l'Administration et met l'accent sur le traitement, la discussion et le débat plutôt que sur le simple signalement des risques.

Tous les deux ans, le Conseil d'administration et la haute direction tiennent une séance de planification stratégique de deux jours afin de définir l'orientation stratégique pour les deux prochaines années. Le Conseil se réunira en avril 2019 pour sa séance de planification afin de réexaminer l'identification et la priorisation du profil de risque du Conseil et d'élaborer les mesures d'atténuation.

RENOUVELLEMENT DES CONVENTIONS COLLECTIVES

Les pilotes et le personnel opérationnel de l'Administration sont représentés par des unités de négociation.

Tous les pilotes sont membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Leurs conventions collectives expiraient le 31 mars 2017. En 2018, l'Administration a ratifié les conventions avec la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'avec la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots*. Ces conventions sont en vigueur jusqu'au 31 mars 2022.

Les négociations avec la *Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots and the Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours* se poursuivront en 2019 et l'Administration espère de ratifier des conventions qui seront bénéfiques pour toutes les parties.

Le personnel administratif et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada. Leur convention collective avait été renouvelée en 2013 et est expirée depuis le 30 juin 2016. Les parties se sont rencontrées à l'été 2018 pour présenter leurs demandes initiales. Bien qu'elles aient tenté de se rencontrer à nouveau en 2018, il n'a pas été possible de s'entendre sur les dates et la prochaine rencontre est maintenant fixée pour avril 2019.

EXAMEN SPÉCIAL

Le Bureau du vérificateur général du Canada a terminé son examen en novembre 2017 et a présenté son rapport au Conseil d'administration le 25 janvier 2018. Le rapport indiquait qu'à l'exception des défauts graves relatifs à la surveillance par le Conseil, la nomination des membres du Conseil et au processus de contrôle des passages des navires canadiens, le Bureau du vérificateur général avait une assurance raisonnable que les autres moyens et méthodes visés par l'audit ne comportaient pas de défauts graves. En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a conclu, à l'exception des défauts graves indiqués plus haut, que l'Administration « avait mis en œuvre ses moyens et méthodes tout au long de la période visée par l'audit d'une manière qui lui avait fourni l'assurance raisonnable requise aux termes de l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. »

Le rapport contenait dix (10) recommandations. Le Conseil et la direction ont pris les dispositions nécessaires pour donner suite à toutes celles-ci, sauf une (1). Il y a actuellement dans le rapport du consultant sur l'Examen de la Loi sur le pilotage une recommandation qui concerne la recommandation du Vérificateur général sur le besoin de réviser les zones de pilotage obligatoire. L'Administration attend le rapport final du ministre des Transports sur l'Examen de la *Loi sur le pilotage* pour se conformer à la recommandation contenue dans le rapport.

ACCÈS À L'INFORMATION

L'Administration estime que l'ouverture et la transparence sont les éléments de base pour établir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et tous les autres intervenants. Notre objectif est de répondre rapidement et avec transparence à toute demande d'information provenant du public, des médias et de tous ceux qui s'intéressent aux activités de l'Administration.

L'Administration a présenté au printemps 2018 son rapport annuel 2017-2018 sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels respectivement au Commissariat à l'information et au Commissariat à la vie privée, de même qu'au ministre des Transports.

En 2018, l'Administration a reçu une demande valide en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels*, le même nombre qu'en 2017. Elle a répondu à cette demande et n'a ainsi aucune demande en suspens en date du 31 décembre 2018.

L'Administration a respecté les directives du gouvernement fédéral voulant que les réponses aux questions qu'elle a reçues en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* soient affichées sur <http://ouvert.canada.ca>.

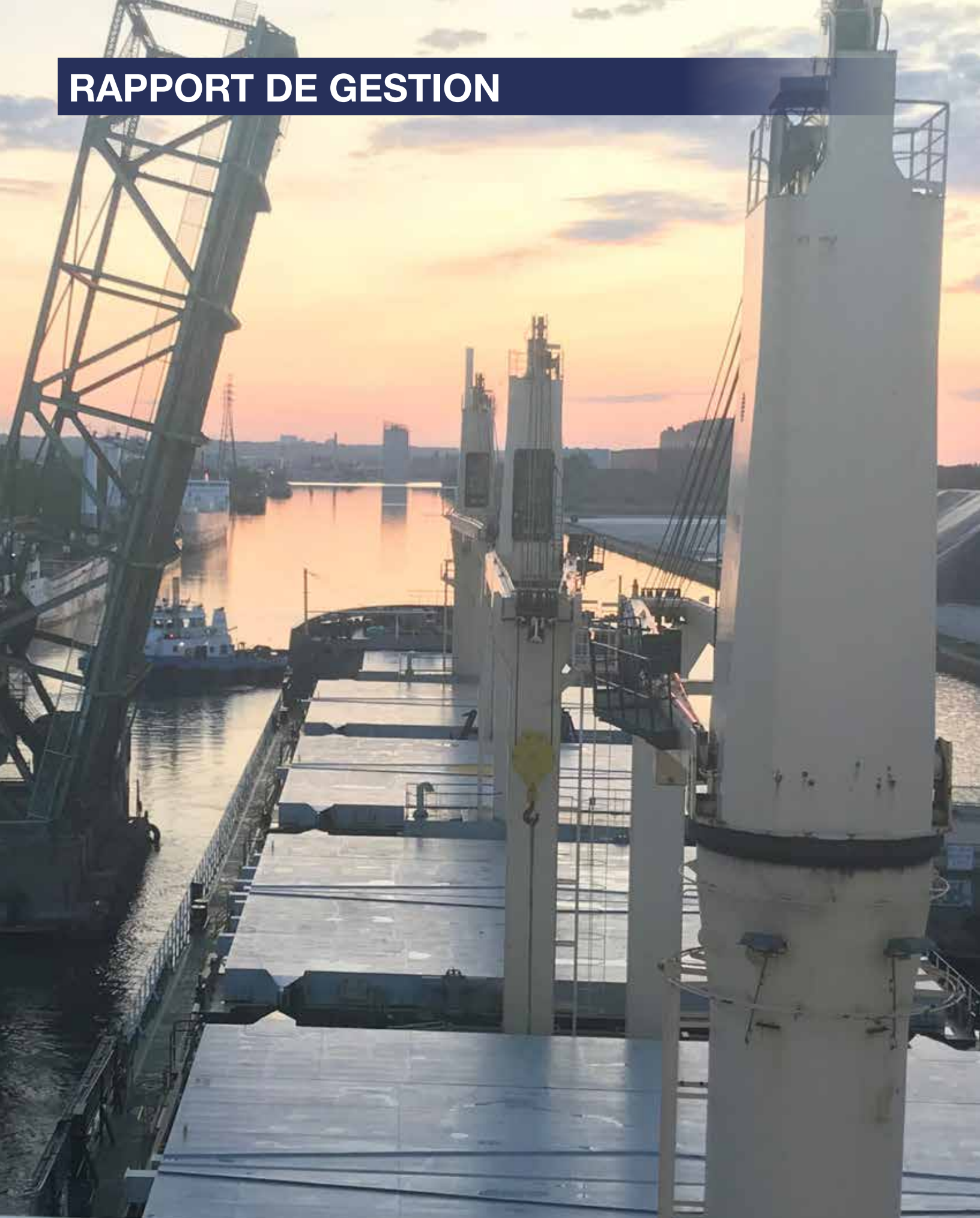
FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

Les frais suivants liés aux déplacements, à l'accueil et aux conférences ont été soumis en 2018 :

LES FRAIS SUIVANTS LIÉS AUX DÉPLACEMENTS, À L'HÉBERGEMENT ET AUX CONFÉRENCES:

Mme Danièle Dion Présidente du Conseil d'administration	12 247 \$
M. Robert Lemire Directeur général	32 084 \$
Conseil d'administration (6 membres)	30 834 \$
Cadres supérieurs (2 membres)	50 741 \$
TOTAL	125 906 \$

RAPPORT DE GESTION



Cette analyse a pour objectif de faciliter la compréhension des états financiers audités présentés dans les pages suivantes et d'expliquer les écarts entre les résultats de 2018 et ceux de l'année précédente.

Le présent rapport de gestion devrait être lu en parallèle avec les états financiers audités et aux notes afférentes.

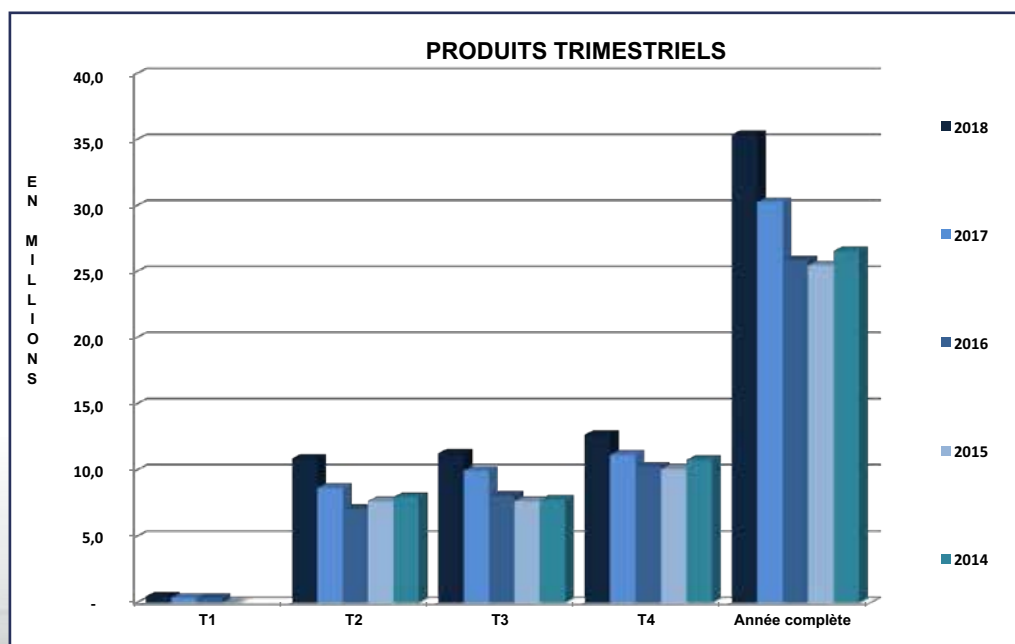
FAITS SAILLANTS FINANCIERS – ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Le tableau ci-dessous présente les faits saillants de l'état du résultat global de l'Administration pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017, selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

	2018	2017	Écart \$	Écart %
EN MILLIONS DE DOLLARS				
Droits de pilotage	35,1	30,1	5,0	16,6 %
Autres produits	0,3	0,2	0,1	50,0 %
Total des produits	35,4	30,3	5,1	16,8 %
Total des charges opérationnelles	35,1	29,6	(5,5)	-18,6 %
Résultat net d'exploitation (perte)	0,3	0,7	(0,4)	-57,1 %
Autres éléments du résultat global (perte)	0,0	0,1	(0,1)	-100,0 %
Résultat global (perte)	0,3	0,8	(0,5)	-62,5 %

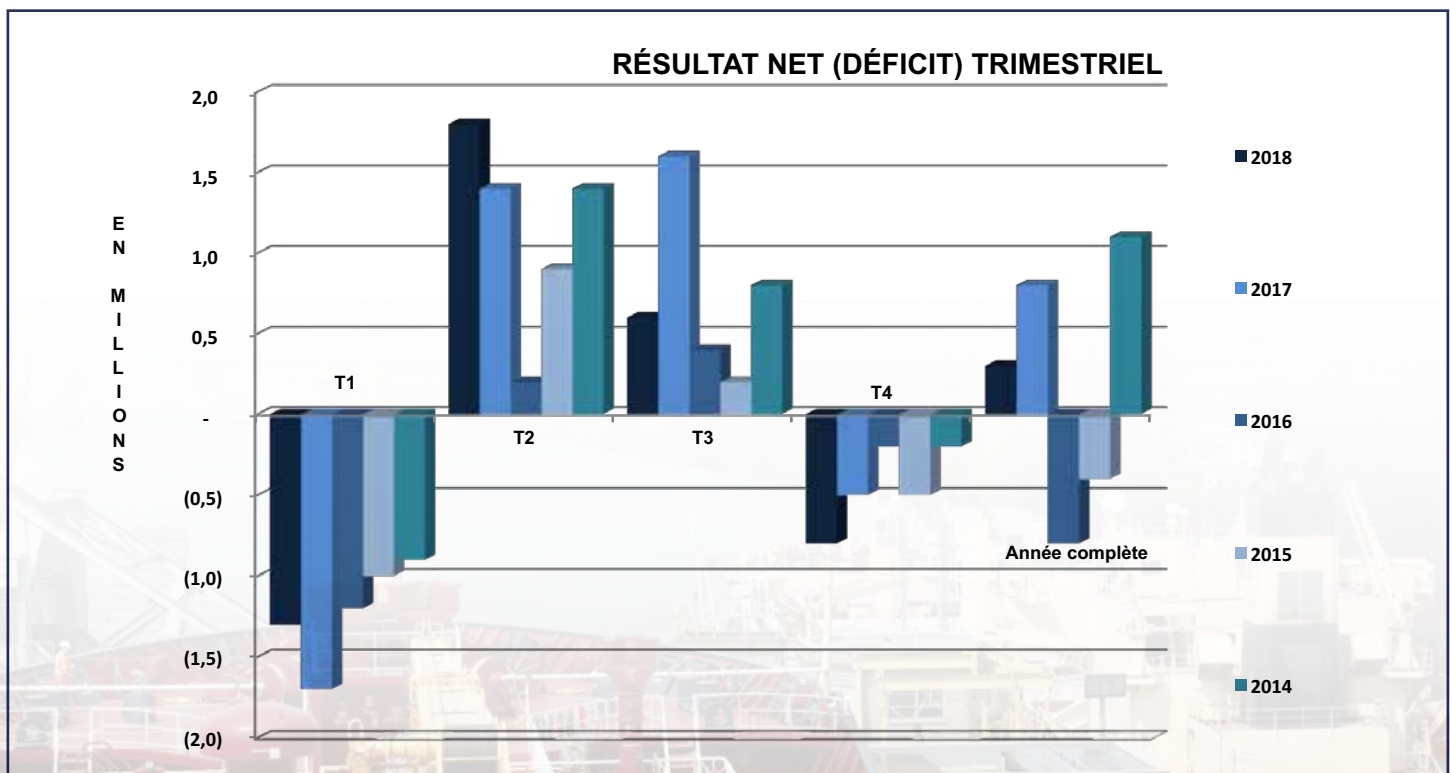
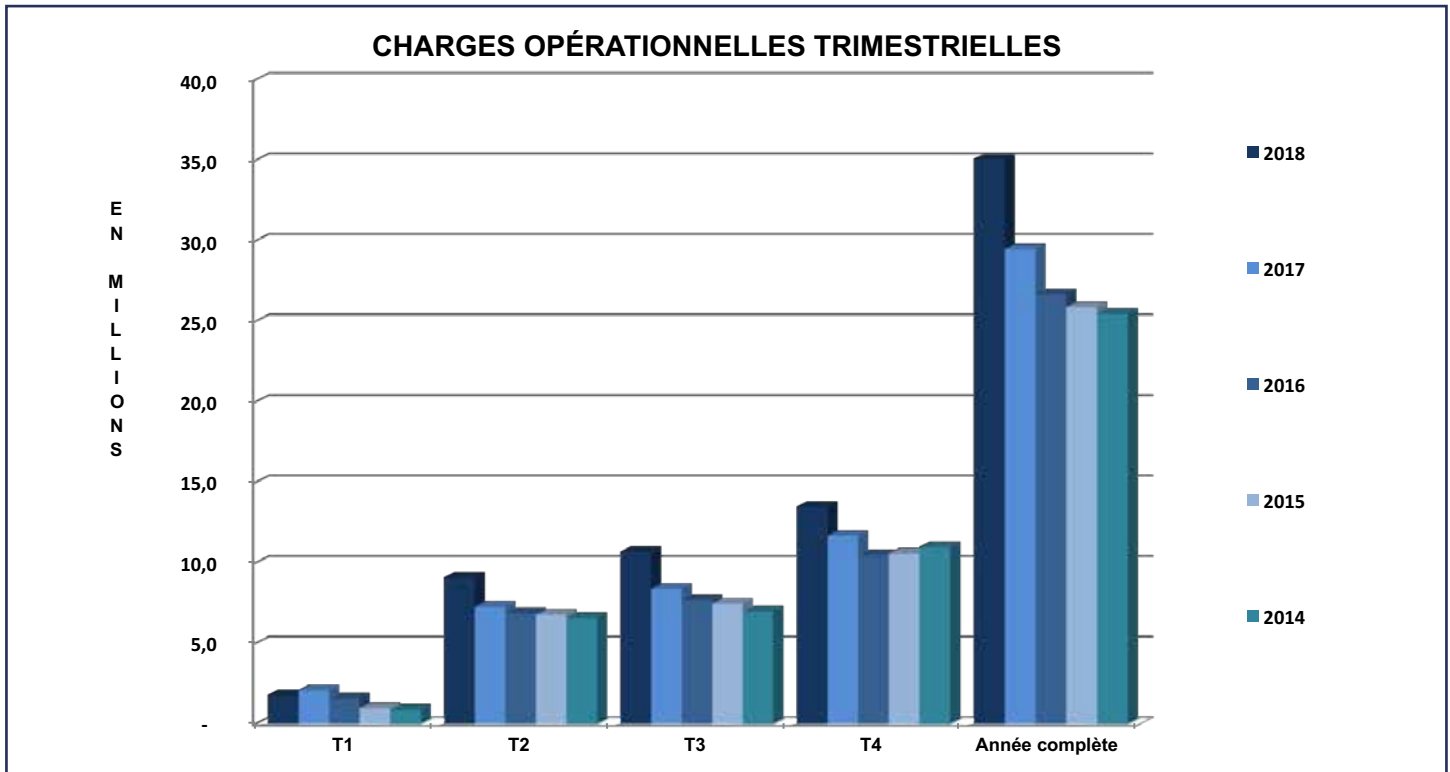
En 2018, l'Administration a enregistré des revenus de 35,4 millions \$ et un résultat global de 0,3 million \$, ce qui a donné lieu à une réduction du déficit accumulé à 0,5 million \$.

Les tableaux ci-dessous présentent les données financières trimestrielles des cinq dernières années.



Les revenus varient tout au long de l'année, ce qui reflète le caractère saisonnier des activités. L'Administration exerce ses activités dans la Voie maritime du St-Laurent, qui ferme généralement à la fin décembre en raison des conditions hivernales et rouvre à la fin mars de chaque année. La plus grande demande de service de pilotage survient habituellement au quatrième trimestre.

Environ 3,4 millions \$ des charges opérationnelles sont des frais administratifs et des charges opérationnelles indirectes qui sont fixes tout au long de l'année. Sauf pour ce qui est du salaire de base des pilotes, les autres indemnités versées aux pilotes et les charges opérationnelles directes sont variables et fluctuent selon la demande de service.



PRODUITS

Le tableau ci-dessous présente les différentes sources de revenus pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017.

	2018	2017	Écart \$	Écart %
EN MILLIONS DE DOLLARS				
Droits de pilotage de base	31,1	26,4	4,7	17,8 %
Droits supplémentaires	1,6	1,7	(0,1)	-5,9 %
Accostages et appareillages	1,2	0,8	0,4	50,0 %
Retards et retenues	0,5	0,6	(0,1)	-16,7 %
Transferts de pilotes	0,3	0,3	0,0	0,0 %
Annulations	0,3	0,2	0,1	50,0 %
Droits de bateau-pilote de Détroit	0,1	0,1	0,0	0,0 %
Total des droits de pilotage	35,1	30,1	5,0	16,6 %
Produits de bateaux-pilotes	0,2	0,1	0,1	100,0 %
Intérêts et autres produits	0,1	0,1	0,0	0,0 %
Total des produits	35,4	30,3	5,1	16,8 %

En 2018, l'Administration a enregistré des revenus de 35,4 millions \$, une augmentation de 5,1 millions \$ par rapport à 2017. Cette augmentation est principalement attribuable à 3,2 millions provenant de l'augmentation de 15 % du nombre d'affectations, qui est contrebalancée par la réduction des revenus de navires lents, à 1,4 million \$ provenant de la hausse tarifaire générale en 2018, et à 0,4 million \$ de revenus réalisés en janvier 2018 suite à la fermeture tardive de la saison de navigation 2017.

CHARGES OPÉRATIONNELLES

Le tableau ci-dessous présente les différentes charges opérationnelles pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017.

	2018	2017	Écart \$	Écart %
EN MILLIONS DE DOLLARS				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	25,9	21,0	(4,9)	-23,3 %
Transport et déplacements	3,4	2,9	(0,5)	-17,2 %
Services de bateaux-pilotes	1,5	1,4	(0,1)	-7,1 %
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1,3	1,4	0,1	7,1 %
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	1,1	1,0	(0,1)	-10,0 %
Frais de formation et de recrutement des pilotes	0,3	0,2	(0,1)	-50,0 %
Services de transfert de pilotes	0,3	0,3	0,0	0,0 %
Services professionnels	0,3	0,4	0,1	25,0 %
Amortissement	0,3	0,2	(0,1)	-50,0 %
Autres	0,7	0,8	0,1	12,5 %
Total des charges opérationnelles	35,1	29,6	(5,5)	-18,6 %

En 2018, l'Administration a enregistré des dépenses de 35,1 millions \$, une augmentation de 5,5 millions \$ par rapport à 2017. La plupart de ces dépenses étaient sous forme de salaires et d'avantages sociaux versés aux pilotes, de même que de frais de déplacement des pilotes et de services de bateaux-pilotes, tous directement liés au service et donc sujets à augmenter avec le nombre d'affectations.

Les salaires et avantages sociaux des pilotes ont augmenté de 5,0 million \$ par rapport à 2017. Ces augmentations sont principalement attribuables au surtemps effectué par les pilotes, aux salaires additionnels versés aux pilotes en janvier 2018 en raison de la fermeture tardive de la saison de navigation 2017, aux augmentations salariales annuelles, et au nombre élevé d'apprentis-pilotes en formation.

RÉSULTAT GLOBAL

Le tableau ci-dessous présente le résultat global (perte) pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017.

	2018	2017	Écart \$	Écart %
EN MILLIONS DE DOLLARS				
Résultat net de l'exercice (perte)	0,3	0,7	(0,4)	-57,1 %
Autres éléments du résultat global (perte)				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	0,0	0,1	(0,1)	-100,0 %
Autres éléments du résultat global (pertes) de l'exercice	0,3	0,8	(0,5)	-62,5 %

De plus amples renseignements sur les avantages sociaux du personnel sont fournis à la Note 13 des états financiers audités.

FLUX DE TRÉSORERIE ET SITUATION FINANCIÈRE

Le tableau ci-dessous présente l'état des flux de trésorerie et de la situation financière pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017.

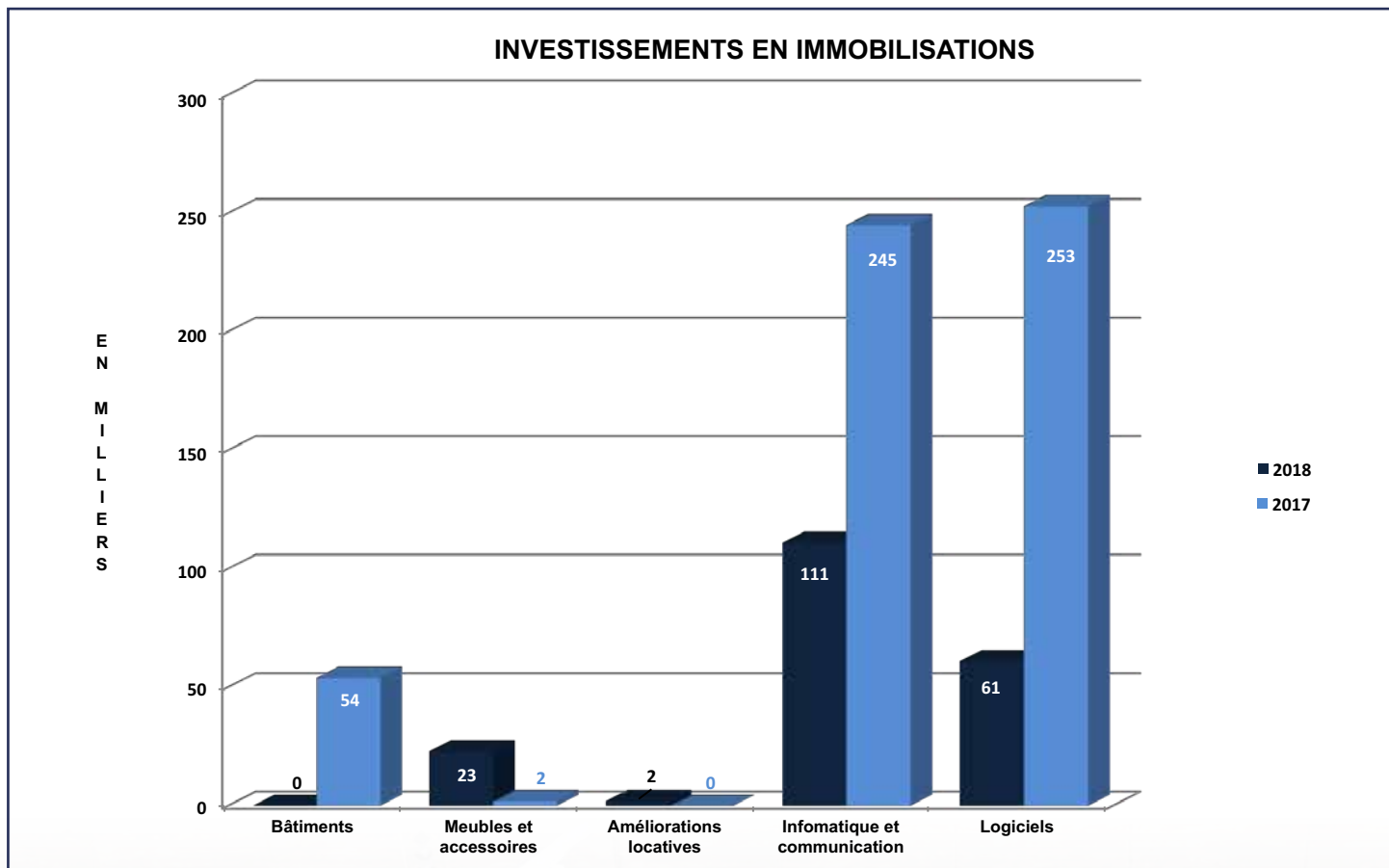
	2018	2017	Écart \$	Écart %
EN MILLIONS DE DOLLARS				
Solde au début de l'exercice	4,7	6,4	(1,7)	-26,6 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	2,3	1,8	0,5	27,8 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(0,4)	(3,5)	3,1	-88,6 %
Solde à la fin de l'exercice	6,6	4,7	1,9	40,4 %

L'Administration dispose d'une marge de crédit de 3,0 millions \$. En raison de la nature saisonnière de la saison de navigation, elle a utilisé cette marge de crédit pendant cinq jours en 2018, jusqu'à un maximum de 0,2 million \$ des fonds disponibles, comparativement à 41 jours en 2017, alors qu'elle avait utilisé jusqu'à 1,5 million \$ des fonds disponibles.

En date du 31 décembre 2018, l'Administration avait un solde de trésorerie de 6,6 millions \$ (4,7 millions \$ en 2017), et un fonds de roulement de 0,7 million \$ (0,7 million \$ en 2017). Elle possédait également des placements à court terme de 3,8 millions \$ (3,7 millions \$ en 2017).


INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Le tableau qui suit montre les investissements en immobilisations pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2017.





ANALYSE DES RISQUES (COMPARATIVEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2017)


Cette section présente les principaux risques auxquels l'Administration est exposée et qui pourraient avoir des répercussions sur ses résultats financiers et opérationnels. La colonne tendance indique l'évolution du profil de risque, le cas échéant, comparativement au 31 décembre 2017.

NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
RELÈVE DES PILOTES		
<p>La relève des pilotes est l'un des principaux facteurs contribuant à la sécurité et l'efficacité des services de pilotage. Les enjeux entourant le recrutement, la formation et l'évaluation des pilotes ont été au centre de différents rapports et sont des éléments clés du processus de planification stratégique. L'Administration doit s'assurer qu'un bassin de pilotes compétents, formés et expérimentés est toujours disponible pour répondre aux besoins actuels et futurs.</p> <p>À la fin de 2018, 17 des 52 pilotes à temps plein étaient âgés de plus de 60 ans. Comme il n'y a pas d'âge de retraite obligatoire, il est difficile de prévoir les départs à la retraite. Les périodes d'avis de départ varient car c'est une décision de nature individuelle et les pilotes ne donnent pas toujours un long préavis. Sans un délai raisonnable, il est impossible de recruter et de former des apprentis à temps. Le risque augmente avec la possibilité que de nombreux pilotes décident de prendre leur retraite simultanément dans une même circonscription.</p>		<p>Depuis quelques années, on demande annuellement aux pilotes quels sont leurs projets en matière de retraite. Cette démarche s'est avérée bénéfique puisque la période de préavis de départ à la retraite a augmenté à environ six mois.</p> <p>L'Administration offre des contrats d'emploi à temps partiel aux pilotes retraités afin d'assurer des ressources additionnelles lorsque des apprentis sont en formation. La moitié des pilotes retraités acceptent de revenir travailler à temps partiel pendant quelques années.</p> <p>En 2018, l'Administration et les deux groupes de pilotes qui ont achevé leurs négociations se sont entendus pour inclure dans les conventions collectives une période de préavis minimale avant le départ à la retraite.</p> <p>Bien que les initiatives ci-dessus donnent à l'Administration des informations pertinentes avant qu'elle n'entreprenne un processus de recrutement, elle prévoit toujours un nombre de départs à la retraite au-dessus de la moyenne au cours des cinq prochaines années.</p>



NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
RECRUTEMENT ET FORMATION		
<p>L'Administration doit s'assurer qu'elle est en mesure de recruter, former et retenir des apprentis-pilotes afin d'en faire des pilotes brevetés et ainsi assurer des services de pilotage de qualité et sécuritaires.</p> <p>Un manque de pilotes brevetés entraînerait d'importants retards aux navires.</p> <p>Non seulement l'Administration est-elle en concurrence directe dans un bassin restreint de candidats francophones pour la circonscription de Cornwall, l'industrie maritime en général connaît présentement une pénurie de candidats intéressés par la profession.</p>		<p>En 2018, un nombre suffisant de candidats ont postulé sur les onze postes d'apprentis-pilotes dans l'ensemble des circonscriptions car les conditions de travail et la rémunération sont favorables.</p> <p>Le programme de formation des apprentis a été révisé et mis à jour en tenant compte des commentaires et des résultats des pilotes brevetés récemment.</p> <p>Deux des neuf apprentis n'ont pas terminé la formation nécessaire pour l'obtention d'un brevet de pilote.</p>
RETARDS ET CONTESTATIONS DES TARIFS		
<p>Pour atteindre l'autonomie financière et éviter les déficits, il est crucial pour l'Administration que les tarifs en vigueur soient appropriés, afin de permettre à la fois de couvrir les frais de fonctionnement et de générer un modeste excédent financier.</p> <p>Le processus actuel de modification des tarifs est fastidieux. Il faut environ huit mois pour obtenir l'approbation du Cabinet, et ce à la condition qu'il n'y ait pas de retards dans le processus. Si les nouveaux tarifs ne sont pas approuvés avant le début de la saison de navigation, l'Administration s'expose à un manque à gagner approximatif de 100 000 \$ par mois.</p> <p>Si l'industrie décide de contester les modifications tarifaires proposées, les nouveaux taux n'entreront pas en vigueur tant que le gouvernement n'aura pas évalué la validité de la contestation.</p>		<p>Dans le cadre de son processus budgétaire et d'établissement des tarifs, l'Administration consulte les intervenants de l'industrie de manière ouverte et transparente en ce qui concerne ses perspectives et objectifs financiers.</p> <p>L'Administration a réévalué les commentaires de l'industrie en matière de hausses tarifaires avant de finaliser sa soumission à Transports Canada.</p> <p>L'Administration a respecté les échéanciers de cheminement critiques de transports Canada, le processus doit être entrepris en septembre si on veut obtenir l'approbation du Cabinet avant le début de la saison de navigation.</p>



NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
<p>FLUCTUATIONS DU TRAFIC</p> <p>Il est extrêmement difficile pour l'Administration de prévoir le trafic pour une année donnée puisqu'elle n'exerce aucun contrôle sur celui-ci. Le volume de trafic dépend de nombreux facteurs, comme les exportations de céréales, les importations et exportations d'acier, et l'économie nord-américaine, pour n'en nommer que quelques uns. Les navires entrent dans le réseau de façon imprévue et souvent par vagues. Si le volume de trafic n'est pas raisonnablement prévu, il en résulte des répercussions financières négatives importantes car la structure tarifaire dépend en grande partie du volume de trafic.</p> <p>Si le trafic diminue temporairement durant l'année, l'Administration ne peut pas réduire le nombre de pilotes. Si un nombre minimal d'affectations ne peut être maintenu, les incidences sur les résultats financiers seront significatives puisque les coûts associés aux pilotes ne peuvent être réduits.</p> <p>Lorsque le double pilotage est nécessaire, l'effectif disponible en subit les effets négatifs et il peut en résulter des retards additionnels.</p>		<p>Au cours de son processus budgétaire, l'Administration a rencontré régulièrement les intervenants de l'industrie pour discuter du trafic prévu en 2018. L'industrie n'avait toutefois pas prévu une augmentation de 24,5 % du trafic par rapport au budget. Ce n'est qu'après le début de la saison de navigation que l'industrie a commencé à fournir des prévisions additionnelles. Il était alors trop tard pour rajuster le nombre de pilotes pour la saison en cours.</p> <p>Dans le but d'atténuer les effets des fluctuations imprévisibles du trafic, l'Administration a élaboré, avec ses homologues américains, une nouvelle stratégie de répartition dans les circonscriptions no 1 et du lac Ontario, et une autre pour mieux coordonner le trafic dans le canal Welland pendant les pointes, lorsque les retards sont inévitables dans les circonscriptions no 1, du lac Ontario et de Cornwall.</p> <p>Les négociations des conventions collectives avec deux groupes de pilotes ont permis de modifier les règles de travail de ceux-ci de manière à accroître la souplesse et la disponibilité lors des périodes de fluctuations de trafic.</p> <p>L'Administration et ses pilotes ont renouvelé leur engagement à réexaminer les circonstances exigeant le double pilotage, et ce dans le but d'augmenter la disponibilité des pilotes.</p>
<p>AUTONOMIE FINANCIÈRE</p> <p>La stabilité financière est essentielle à l'Administration puisqu'elle doit être financièrement autonome. Le déficit accumulé à la fin de 2017 totalisait 0,8 million \$, cette exigence n'est donc pas encore satisfaite.</p> <p>Pour assurer l'autonomie financière, il est essentiel que les résultats des opérations s'alignent avec le budget. Le processus budgétaire annuel aide à déterminer les tarifs et les exigences opérationnelles. La principale hypothèse est le volume de trafic, vu que la structure financière de l'Administration y est directement liée. Toute diminution importante du trafic par rapport aux prévisions budgétaires entraîne des pertes d'exploitation majeures car les coûts d'exploitation sont de nature fixe (plus de 80 % de ces coûts sont constitués des salaires et avantages sociaux des pilotes et des services de bateaux-pilotes).</p>		<p>Le Bureau du vérificateur général du Canada a terminé son examen spécial et, dans le rapport qu'il a présenté en janvier 2018, conclut que la planification concernant les pilotes et le processus d'établissement et de mise à jour des tarifs, y compris les consultations auprès de l'industrie, répondent à ses critères d'évaluation.</p> <p>En 2018, l'Administration a généré un excédent de 0,3 million \$, réduisant ainsi son déficit accumulé à 0,5 million \$.</p>




RISQUE EN HAUSSE




RISQUE STABLE




RISQUE EN BAISSSE


NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
INCIDENTS MARITIMES		
<p>Les navires qui transitent par les Grands Lacs naviguent dans des eaux restreintes et des chenaux exposés au vent, souvent peu profonds, et où les conditions météorologiques peuvent changer rapidement. Le public et les gouvernements sont extrêmement sensibles aux incidents environnementaux et les erreurs, qu'elles soient de nature humaine ou mécanique, ne sont pas tolérées.</p> <p>Le pilotage joue un rôle de premier plan dans la chaîne de sécurité pour éliminer ou réduire la probabilité d'un incident potentiellement catastrophique. Chaque affectation de pilotage doit donc être assumée par un pilote entraîné, qualifié et reposé comme il se doit. Il faut de plus communiquer tout changement du contexte environnemental à mesure que la nature des événements change et que les mesures d'atténuation sont modifiées. Dans la plupart des incidents majeurs, la cause ne se limite pas à une seule action mais plutôt à une suite d'événements, et des mesures de sécurité visant à réduire les risques pour l'environnement sont introduites entre ces événements. L'Administration doit reconnaître qu'elle ne peut pas à elle seule éliminer tous les incidents maritimes, mais elle a un rôle à jouer pour en amoindrir les conséquences.</p>		<p>En 2018, l'Administration a révisé ses programmes de formation des apprentis et de formation continue des pilotes, de même que son programme de formation au certificat de pilotage. Elle a également respecté son engagement envers son programme d'assurance de la qualité du pilotage, qui prévoit une évaluation des pilotes par leurs collègues et le directeur des opérations.</p> <p>L'Administration a réalisé des progrès dans son projet de modification du Règlement de pilotage des Grands Lacs. Ces modifications visent à introduire des dispositions obligatoires pour la revalidation des brevets de pilote et des certificats de pilotage.</p> <p>L'Administration examine régulièrement les constatations et conclusions des rapports du Bureau de la sécurité des transports et les communique aux pilotes lorsqu'elles sont pertinentes aux Grands Lacs.</p> <p>L'Administration contrôle en permanence la fatigue des pilotes.</p> <p>L'Administration suit de près les développements liés à la légalisation du cannabis, en vue de réviser sa directive sur l'alcool et les drogues. Elle prévoit finaliser la directive en février 2019.</p>
RELATIONS DE TRAVAIL AVEC LES PILOTES		
<p>Si l'Administration n'entretient pas de relations étroites avec ses pilotes et que ceux-ci en viennent à ne plus faire confiance à la direction, il existe un risque qu'ils refusent de collaborer à la résolution des problèmes ou d'appuyer les initiatives de l'Administration.</p>		<p>L'Administration s'est assurée de maintenir avec ses pilotes et son personnel des communications ouvertes, transparentes et opportunes.</p> <p>Aucun grief syndical n'a été présenté en 2018.</p> <p>En 2018, des conventions collectives avec deux groupes de pilotes ont été ratifiées pour une période de cinq ans se terminant le 31 mars 2022. Des négociations ont été entreprises avec un autre groupe de pilotes et le syndicat représentant les répartiteurs et le personnel de bureau. Il est prévu de poursuivre ces négociations en 2019. Les négociations avec le dernier groupe de pilotes sont prévues pour le printemps 2019.</p> <p>L'Administration s'assure de consulter les pilotes au sujet de toute initiative majeure (comme les modifications réglementaires) et de tenir compte de leurs commentaires et préoccupations au moment de finaliser ses stratégies.</p>



NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
SÛRETÉ / CONTINUITÉ DES ACTIVITÉS		
<p>L'infrastructure et les systèmes du réseau de l'Administration soutiennent ses activités quotidiennes et elle compte sur la technologie pour servir ses clients et répondre à leurs attentes. Des risques internes peuvent découler de la défaillance d'un processus ou d'un geste accidentel, alors que des risques externes peuvent survenir suite à un acte terroriste, un virus ou une atteinte à la vie privée ou à la sûreté. De nos jours, des risques comme ceux-ci, aussi bien internes qu'externes, sont inhérents à toute entreprise, y compris la nôtre.</p> <p>L'Administration doit porter une attention particulière à la sécurité de l'information et la confidentialité des données. Elle doit élaborer des politiques appropriées de sécurité physique et cybernétique de même que des processus de travail efficaces afin d'assurer la continuité des activités s'il survient un événement. Elle doit également protéger son environnement technologique contre les accès non autorisés aux systèmes qui assurent la protection des données confidentielles et privées de ses clients, employés et intervenants.</p>		<p>L'Administration a élaboré un plan de continuité des activités et l'a communiqué à tous les employés au début de la saison de navigation 2018. Un essai formel n'a pas été mis en œuvre en 2018 mais certaines parties du plan ont été activées avec succès au cours de l'année.</p> <p>Une évaluation du réseau avait été effectuée il y a quelques années pour mesurer la vulnérabilité externe et la susceptibilité au piratage de l'Administration. Bien qu'aucun problème majeur n'ait été détecté, l'Administration a formalisé différentes directives pour remédier aux points faibles qui avaient été constatés. En novembre 2018, le Conseil d'administration a approuvé la tenue d'un audit interne sur la sécurité du système informatique. Le rapport est attendu au Conseil en mai 2019.</p> <p>Tous les pilotes ont suivi la formation sur la sûreté des ports et des quais avant le début de la saison de navigation 2018.</p>

CONTRÔLE DES PASSAGES DE NAVIRES CANADIENS		
<p>Avec le nouveau programme de certificats de pilotage instauré en 2013, les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire ne sont plus tenus d'utiliser les services d'un pilote si le navire est sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide. Il en est résulté que l'Administration doit fournir l'assurance que tous les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire qui transitent dans la région des Grands Lacs sont sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide lorsqu'ils n'utilisent pas les services d'un pilote. En cas de non-conformité, il existe des préoccupations importantes relatives à la sécurité puisque l'officier ne répond pas à toutes les exigences de l'Administration en matière de qualifications exigées en vertu du programme de certificats de pilotage.</p>		<p>L'Administration a introduit en 2016 un processus de contrôle des passages de navires canadiens par suite de consultations avec l'industrie sur les méthodes à utiliser pour maintenir un registre des passages de navires et sur la méthode de contrôle à privilégier.</p> <p>Les 1 780 passages audités en 2018 étaient tous sous la conduite d'un titulaire de certificat valide.</p> <p>Pour renforcer l'efficacité de son processus de contrôle, l'Administration a élaboré une méthode d'échantillonnage statistique pour déterminer le nombre suffisant de passages qu'il est nécessaire de contrôler. Le nombre total de passages durant l'année ainsi que la couverture dans chaque circonscription sont pris en considération au moment de déterminer quels sont les passages qui seront audités.</p>



NATURE DU RISQUE	TENDANCE DU RISQUE	SITUATION ACTUELLE
<p>VALIDITÉ DES CERTIFICATS DE PILOTAGE</p> <p>L'Administration a publié en juin 2011 des modifications à son règlement annonçant la fin du système de dispenses qui était en vigueur depuis 1972 et l'introduction du régime de certificats de pilotage à partir du 1er janvier 2013. À ce moment-là, 450 officiers canadiens ont bénéficié des droits acquis et ont été délivrés des certificats de pilotage des Grands Lacs. L'Administration est maintenant chargée d'assurer que tous les officiers nouvellement certifiés répondent aux exigences de maintien de la validité de leur certificat. Cette exigence fait suite à des préoccupations de sécurité importantes soulevées à propos des navires qui transitent sous la conduite d'un officier dont les qualifications pourraient ne pas être conformes au règlement de l'Administration.</p>		<p>L'Administration a poursuivi les audits des processus de formation au certificat de pilotage et d'évaluation des compagnies maritimes.</p> <p>L'Administration a finalisé la méthode de contrôle après de nombreuses consultations avec l'industrie.</p> <p>En 2018, l'Administration s'est tenue à jour avec le processus de contrôle et a communiqué au besoin avec les titulaires de certificats qui devaient fournir des pièces justificatives pour maintenir la validité de leur certificat et assurer qu'ils satisfont aux exigences réglementaires. Les certificats ont été annulés ou suspendus lorsque cela était nécessaire.</p>



ÉTATS FINANCIERS



RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité comprend la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec l'article 89 et la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et les règlements administratifs de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité d'audit surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

L'auditeur externe, soit le Vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.



S.J.F. Bissonnette, CPA, CA
Directeur général par intérim et
directeur des finances

Cornwall (Ontario)
Le 26 février 2019



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2018, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2018, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration de pilotage des Grands Lacs conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration de pilotage des Grands Lacs ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration de pilotage des Grands Lacs;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration de pilotage des Grands Lacs à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, les règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs ainsi que l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Administration de pilotage des Grands Lacs aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour le vérificateur général du Canada,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 26 février 2019

État de la situation financière (en dollars canadiens)

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 638 459 \$	4 722 955 \$
Placements (Note 10)	3 833 288	3 664 248
Clients et autres créances	4 146 915	4 050 821
Frais payés d'avance	27 590	17 538
	14 646 252	12 455 562
À long terme		
Immobilisations corporelles (Note 7)	559 302	589 611
Immobilisations incorporelles (Note 8)	306 010	332 769
	15 511 564 \$	13 377 942 \$
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	12 693 417 \$	10 724 599 \$
Autres créditeurs et charges à payer	977 364	727 669
Avantages du personnel (Note 13)	216 900	325 200
	13 887 681	11 777 468
À long terme		
Incitatif à la location différé (Note 11)	39 004	46 805
Avantages du personnel (Note 13)	2 122 600	2 401 800
	16 049 285	14 226 073
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	(537 721)	(848 131)
	15 511 564 \$	13 377 942 \$
Engagements (Note 17)		

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.


Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 26 février, 2019.

La présidente,



Danièle Dion

Membre,



Julie Mills

État du résultat net et du résultat global

Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Produits		
Droits de pilotage (Note 15)	35 115 416 \$	30 079 808 \$
Produits de bateaux-pilotes	177 962	152 969
Intérêts et autres produits	85 683	49 772
	35 379 061	30 282 549
 Charges		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	25 946 135	20 973 149
Transport et déplacements	3 391 352	2 944 075
Services de bateaux-pilotes	1 541 008	1 368 861
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1 313 492	1 391 432
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	1 063 017	1 034 202
Frais de formation et de recrutement des pilotes	317 183	244 328
Services de transfert de pilotes	312 740	297 720
Services professionnels et spéciaux	287 039	377 511
Amortissement	253 822	226 107
Services publics, fournitures et approvisionnements	175 578	196 188
Achat de services de répartition	126 288	131 139
Communications	104 345	108 603
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	93 582	108 237
Location	73 468	84 473
Réparations et entretien	27 660	48 627
Frais d'intérêts et bancaires	25 042	53 357
	35 051 751	29 588 009
 Résultat net de l'exercice	 327 310	 694 540
 Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel (Note 13)	(16 900)	91 000
	(16 900)	91 000
Résultat global de l'exercice	310 410 \$	785 540 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Déficit accumulé au début de l'exercice	(848 131) \$	(1 633 671) \$
Résultat net de l'exercice	327 310	694 540
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	(16 900)	91 000
Résultat global total de l'exercice	310 410	785 540
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(537 721) \$</u>	<u>(848 131) \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	327 310 \$	694 540 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux du personnel	(404 400)	(345 600)
Amortissement	253 822	226 107
Amortissement de l'incitatif à la location différé	(7 801)	(7 801)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(96 094)	(400 739)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(10 052)	958
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	1 968 818	1 511 520
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	249 695	167 548
	<u>2 281 298</u>	<u>1 846 533</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>2 281 298</u>	<u>1 846 533</u>
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	(6 547 534)	(4 901 802)
Vente de titres de placement	6 378 494	1 934 486
Acquisitions d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>(196 754)</u>	<u>(554 463)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>(365 794)</u>	<u>(3 521 779)</u>
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	1 915 504	(1 675 246)
Solde au début de l'exercice	<u>4 722 955</u>	<u>6 398 201</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>6 638 459</u> \$	<u>4 722 955</u> \$
Représenté par :		
Trésorerie	6 638 459 \$	4 722 955 \$
Équivalents de trésorerie	-	-
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u>35</u> \$	<u>6 878</u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux résultats financiers du 31 décembre 2018 (en dollars canadiens)

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 1^{er} 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 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* pour 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 pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration confirme qu'elle se conforme à la directive .

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

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

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

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

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

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

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 février 2019.

(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 leur 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

(a) Normes publiées mais pas encore en vigueur

IFRS 16 – *Contrats de location* – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la norme IAS 17 – *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les entreprises comptabilisent au bilan certains contrats de location comme des actifs et des passifs, accroît la transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. Les contrats de location qui ont une durée de moins de 12 mois ou qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire n'ont pas à être capitalisés. Cette norme est applicable de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019 et son adoption anticipée est permise. L'Administration n'a pas l'intention d'appliquer IFRS 16 par anticipation. Elle prévoit appliquer la méthode simplifiée et ne retraitera pas les montants comparatifs pour l'année précédant la première adoption. En appliquant IFRS 16 pour la première fois, l'Administration utilisera les mesures de simplification permises par la norme. L'Administration choisira de ne pas appliquer IFRS 16 pour les contrats qui n'étaient pas identifiés comme contenant un contrat de location en vertu des normes IAS 17 et IFRIC 4. L'Administration a terminé le processus d'analyse d'impact de l'application de l'IFRS 16 à ses états financiers et a déterminé que la comptabilisation du bail pour son siège social sera le seul contrat de location touché par cette nouvelle norme. En date du 1^{er} janvier 2019, elle estime que l'actif est égal au montant du passif locatif, qui est d'environ 350 000 \$.

(b) Normes adoptées pendant l'année

IFRS 9 – *Instruments financiers* – En juillet 2014, l'IASB a publié la version définitive de l'IFRS 9, rassemblant les phases de classement et d'évaluation, de perte de valeur et de comptabilité de couverture du projet afin de remplacer IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. IFRS 9 utilise une méthode unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur. Cette méthode est basée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion de ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. Les modifications de l'IFRS 9 s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018. Une application anticipée est permise. Le 1^{er} janvier 2018, l'Administration a adopté les exigences de la norme révisée, ce qui l'a obligée à rajuster sa méthode de calcul des pertes de crédit attendues. Pour évaluer les pertes attendues, elle applique la méthode simplifiée concernant les créances clients qui est offerte dans la nouvelle norme, plutôt que le modèle des pertes encourues qu'elle utilisait dans les années précédentes. L'adoption de ces nouvelles normes n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

Le tableau ci-dessous illustre le classement des actifs financiers selon l'IAS 39 au 31 décembre 2017, et selon l'IFRS 9 à la date de première application, le 1^{er} janvier 2018, et le 31 décembre 2018 :

Instruments financiers	Classe d'évaluation initiale selon IAS39	Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9
Trésorerie et équivalents de trésorerie	JVBRN	Coût amorti
Placements	JVBRN	Coût amorti
Clients et autres créances	Prêts et créances	Coût amorti

Le tableau ci-dessous illustre le classement des passifs financiers selon l'IAS 39 au 31 décembre 2017, et selon l'IFRS 9 à la date de première application, le 1^{er} janvier 2018, et le 31 décembre 2018 :

Instruments financiers	Classe d'évaluation initiale selon IAS39	Nouvelle classe d'évaluation selon IFRS 9
Salaires et avantages sociaux à payer	Autres passifs financiers	Coût amorti
Autres créiteurs et charges à payer	Autres passifs financiers	Coût amorti

IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* – En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, qui fournit un cadre remplaçant les lignes directrices existantes sur la comptabilisation des produits contenues dans les IFRS. La norme contient un seul modèle visant les contrats avec les clients et deux approches de comptabilisation des produits, soit à une date donnée dans le temps ou de manière continue. Le modèle comporte une analyse des transactions en cinq étapes, en fonction des contrats, afin de déterminer si des produits doivent être comptabilisés, le montant concerné et le moment de la comptabilisation. La norme établit de nouvelles estimations et des seuils relatifs au jugement qui pourraient se répercuter sur le montant et la date de comptabilisation des produits. Les modifications de l'IFRS 15 s'appliquent aux exercices de l'APGL ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018. Le 1^{er} janvier 2018, l'Administration a adopté les exigences de la norme révisée. En raison de la nature de ses revenus, cette norme n'a eu aucune incidence sur leur comptabilisation et n'a entraîné que des informations additionnelles dans les notes afférentes aux états financiers. Voir les Notes 4 et 15 pour plus d'information.

IFRIC 22 – *Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée* – En décembre 2016, l'IASB a publié cette interprétation pour donner des indications sur la façon de déterminer la « date de la transaction » aux fins de la détermination du taux de change à utiliser dans les transactions relevant du champ d'application de l'IAS 21, *Effets des variations des cours des monnaies étrangères*, lorsque ces transactions comprennent le paiement ou l'encaissement d'une contrepartie payée d'avance. Cette interprétation a été adoptée le 1^{er} janvier 2018 et n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

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 rapportant un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,70 % (1,36 % en 2017).

(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 calculée selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, 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 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, 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) Prestations de retraite

Tous les employés de l'Administration sont couverts par le Régime de pension 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 de retraite.

(f) 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. Le temps de service moyen restant pour les employés actifs couverts par le régime est de 8,3 ans (8,8 ans au 31 décembre 2017). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) 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. Il y a présentement 17 participants (18 au 31 décembre 2017) à ce régime fermé, dont l'âge moyen est de 87 ans (86 au 31 décembre 2017), et la moyenne des prestations de décès est de 14 000 \$ au 31 décembre 2018 (13 500 \$ au 31 décembre 2017). Le régime prévoit également une prestation fixe de 2 000 \$ (au 31 décembre 2018 et au 31 décembre 2017) en cas de décès du conjoint, qui touche 12 participants (12 au 31 décembre 2017).

(h) 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 sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) 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.

(j) Constatation des produits

Les produits sont constatés une fois que 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.

(k) 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 et équivalent de trésorerie, clients et autres créances et placements à la transition à l'IFRS 9 (1^{er} janvier 2018).

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 charges d'intérêts sont présentées sous Intérêt et autres produits dans l'état du résultat net.

(ii) *Actifs financiers JVBRN* – Méthode applicable à la trésorerie et équivalent de trésorerie, et placements avant l'adoption de l'IFRS 9 (1^{er} janvier 2018).

Un actif financier est classé ou désigné à la JVBRN lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif à la JVBRN.

Un actif financier est classé ou désigné comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés ou désignés à la JVBRN sont présentés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisé comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

(iii) *Prêts et créances* – Méthode applicable aux clients et autres créances avant l'adoption de l'IFRS 9 (1^{er} janvier 2018).

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

(iv) *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.

(v) *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; ou
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices qui y sont associés.

(l) 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 créditeurs et charges à payer et salaires et avantages sociaux à payer à la date d'adoption de l'IFRS 9 (1^{er} janvier 2018) et avant cette date.

Les autres 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 créditeurs 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 de passifs financiers

L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) 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.

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

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.

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.

Taux d'amortissement

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(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.

6. Instruments financiers

Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques sur une base permanente.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument financier ne puisse pas remplir ses obligations. Afin d'assurer la gestion de ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme et des clients et autres créances représente le risque de crédit maximal.

Les clients et autres créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 4 146 915 \$ en date du 31 décembre 2018 (4 050 821 \$ au 31 décembre 2017). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2018, 0,0 % des comptes clients (0,0 % au 31 décembre 2017) étaient plus de 90 jours en souffrance, alors que 88 % étaient courants (92 % au 31 décembre 2017) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans son histoire, l'Administration n'a pas encouru de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses était néant aux 31 décembre 2018 et 2017.

Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne. Le risque de crédit lié aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme et à long terme est minime car ces actifs sont tous sous forme de dépôts chez des membres de l'Association canadienne des paiements ou de bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 3 millions de dollars auprès d'une banque à charte canadienne qui lui assure un fonds de roulement. Le taux d'intérêt est équivalent au taux préférentiel de la banque. Le ministre des Finances autorise ce montant. Cette facilité de crédit est disponible au besoin et est renouvelée annuellement. Au 31 décembre 2018, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (néant au 31 décembre 2017). Pendant l'exercice financier 2018, les frais d'intérêt ont totalisé 35 \$ (6 878 \$ en 2017). L'Administration a pris des mesures pour obtenir une marge de crédit afin de répondre à ses obligations financières. Aux 31 décembre 2018 et 2017, les passifs financiers de l'Administration étaient constitués des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 13 670 781 \$ au 31 décembre 2018 (11 452 268 \$ au 31 décembre 2017), et ses salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et comptes à payer étaient à 100 % courants (100 % au 31 décembre 2017) ou en souffrance depuis moins de 90 jours.

Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux produits de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

(a) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration comprennent les placements à court terme et à long terme facilement encaissables. La direction estime que le risque de taux d'intérêt est minime.

(b) Risque de change et autres risques

L'Administration n'est présentement exposée à aucun risque de change significatif ni à d'autres risques.

Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont comptabilisés à la juste valeur sont ultérieurement évalués au coût amorti et regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les différents niveaux ont été hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement;

Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables du marché.

La trésorerie était classée de niveau 1 en date des 31 décembre 2018 et 2017 alors qu'à ces mêmes dates les équivalents de trésorerie et les placements étaient classés de niveau 2. L'Administration ne détenait aucun instrument financier de niveau 3 en date du 31 décembre 2018 ou du 31 décembre 2017.

La juste valeur des placements de niveau 2 a été déterminée en se fondant sur les cours du marché à la date de clôture de l'exercice financier qui ont été obtenus de courtiers indépendants.

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Matériel informatique et de communication	Projets en cours de réalisation	Total
Coût						
Au 1^{er} janvier 2017	135 892 \$	215 953 \$	180 462 \$	78 156 \$	136 228 \$	746 691 \$
Acquisitions	54 368	1 983	-	245 009	-	301 360
Sorties	-	(1 112)	(1 495)	(6 830)	-	(9 437)
Transferts	-	-	29 351	106 877	(136 228)	-
Au 31 décembre 2017	190 260 \$	216 824 \$	208 318 \$	423 212 \$	- \$	1 038 614 \$
Acquisitions	-	22 663	1 962	111 269	-	135 894
Sorties	-	-	-	(35 451)	-	(35 451)
Transferts	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2018	190 260 \$	239 487 \$	210 280 \$	499 030 \$	- \$	1 139 057 \$
Amortissement cumulé						
Au 1^{er} janvier 2017	43 365 \$	116 934 \$	101 860 \$	57 315 \$	- \$	319 474 \$
Amortissement dans l'année	7 587	15 243	14 164	101 972	-	138 966
Sorties	-	(1 112)	(1 495)	(6 830)	-	(9 437)
Transferts	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2017	50 952 \$	131 065 \$	114 529 \$	152 457 \$	- \$	449 003 \$
Amortissement dans l'année	7 588	15 793	16 127	126 695	-	166 203
Sorties	-	-	-	(35 451)	-	(35 451)
Transferts	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2018	58 540 \$	146 858 \$	130 656 \$	243 701 \$	- \$	579 755 \$
Valeurs comptables						
Au 31 décembre 2017	139 308 \$	85 759 \$	93 789 \$	270 755 \$	- \$	589 611 \$
Au 31 décembre 2018	131 720 \$	92 629 \$	79 624 \$	255 329 \$	- \$	559 302 \$



8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels	Projets de cours de réalisation	Total
Coût			
Au 1^{er} janvier 2017	141 908 \$	152 000 \$	293 908 \$
Acquisitions	253 103	-	253 103
Sorties	(51 991)	-	(51 991)
Transferts	152 000	(152 000)	-
Au 31 décembre 2017	495 020 \$	- \$	495 020 \$
Acquisitions	10 860 \$	50 000 \$	60 860 \$
Sorties	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2018	505 880 \$	50 000 \$	550 880 \$
Amortissement cumulé			
Au 1^{er} janvier 2017	127 101 \$	- \$	127 101 \$
Amortissement dans l'année	87 141	-	87 141
Sorties	(51 991)	-	(51 991)
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2017	162 251 \$	- \$	162 251 \$
Amortissement dans l'année	87 619	-	87 619
Sorties	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2018	249 870 \$	- \$	249 870 \$
Valeurs comptables			
Au 31 décembre 2017	332 769 \$	- \$	332 769 \$
Au 31 décembre 2018	256 010 \$	50 000 \$	306 010 \$

9. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 \$ aux 31 décembre 2018 et 2017.

10. Placements

au 31 décembre 2018	Juste valeur			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
CPG	- \$	- \$	- \$	- \$
Obligations à court terme	-	3 833 288	-	3 833 288
Obligations à long terme	-	-	-	-
Total des placements	- \$	3 833 288 \$	- \$	3 833 288 \$

au 31 décembre 2017	Juste valeur			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
CPG	- \$	3 664 248 \$	- \$	3 664 248 \$
Obligations à court terme	-	-	-	-
Obligations à long terme	-	-	-	-
Total des placements	- \$	3 664 248 \$	- \$	3 664 248 \$

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 25 369 \$ (28 653 \$ en 2017). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période ont varié de 1,43 % à 2,33 %.



11. Incitatif à la location différé

Au cours d'exercices précédents, l'Administration avait reçu de son propriétaire un total de 75 000 \$ en avantage incitatif à la location sous forme de remboursement pour des améliorations locatives. Le montant cumulé de l'avantage est comptabilisé comme une diminution des charges de location sur une base linéaire sur la durée du contrat de location. En 2018, une somme de 7 801 \$ (7 801 \$ en 2017) a été comptabilisée comme une réduction des charges de location.

12. Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général au terme de l'exercice financier était de 1,01 \$ dans le cas des employés embauchés avant le 1er janvier 2013, et de 1,00 \$ dans le cas des employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,01 \$ et 1,00 \$ respectivement en 2017) pour chaque dollar versé par l'employé. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 164 700 \$ (163 100 \$ en 2017), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 3,20 \$ (7,74 \$ en 2017) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Administration	1 185 317 \$	1 162 240 \$
Employés	1 084 598	1 084 470
Total des cotisations	2 269 915 \$	2 246 710 \$

Le gouvernement du Canada est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent habituellement sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par le salaire moyen des cinq meilleurs années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pension du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

L'Administration estime que les cotisations au régime s'élèveront à 1 333 600 \$ en 2019.

13. Avantages du personnel

(a) Indemnités de départ

Des indemnités de départ sont versées à tous les employés actuels en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés. Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des indemnités de départ le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 5,1 années au 31 décembre (7,0 années au 31 décembre 2017). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 103 600 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation de 93 200 \$ à la même date.

Dans le cadre des négociations collectives et des modifications aux conditions d'emploi, l'accumulation d'indemnités de départ en vertu du programme de prestations de fin d'emploi a cessé pour certains employés en 2012, et pour le groupe restant cette accumulation a cessé en 2013. Un seul groupe d'employés a continué d'accumuler des indemnités de départ additionnelles jusqu'au terme de leur emploi. Dans le cadre des négociations de renouvellement des conventions collectives tenues en 2018, l'accumulation d'indemnités de départ additionnelles en vertu de ce programme a pris fin le 31 mars 2018. À l'exception des pilotes, tous les employés ont reçu en entier la valeur des bénéfiques. Pour ce qui est des pilotes, l'indemnité de départ sera versée à la fin de leur emploi. Ces modifications ont été prises en compte dans le calcul des obligations non réglées au titre des indemnités de départ.

La méthode utilisée pour déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2018 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	2 560 700 \$	2 951 100 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 100	27 900
Coût financier	73 500	89 000
Prestations payées	(458 800)	(399 900)
Réduction	(35 100)	-
Perte (gain) actuarielle	19 800	(107 400)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	2 168 200 \$	2 560 700 \$
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 100 \$	27 900 \$
Coût financier	73 500	89 000
Réduction	(35 100)	-
Total des charges constatées au résultat net	46 500 \$	116 900 \$
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	- \$	(121 500) \$
Changements dans les hypothèses financières	19 800	(1 200)
Changements dans les hypothèses démographiques	-	15 300
Perte (gain) actuarielle	19 800 \$	(107 400) \$
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	202 400 \$	311 200 \$
Partie non courante	1 965 800	2 249 500
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	2 168 200 \$	2 560 700 \$
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3,30 % - 3,50 %	3,20 %
Taux d'augmentations salariales estimés	2,00 % - 3,00 %	1,50 % - 1,75 %
Âge à la retraite	65 ou âge actuel si plus âgé	65 ou âge actuelle si plus âgé

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2019.

(b) Prestations de décès des employés retraités

Des prestations de décès sont versées à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leur conjoint. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 \$ par tranche de 1 000 \$ de couverture de la part des retraités.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard du régime de prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 6,2 années au 31 décembre (6,6 ans au 31 décembre 2017). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 10 200 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation au titre des prestations définies de 9 200 \$ à la même date.

La méthode utilisée pour déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2018 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	31 décembre 2018	31 décembre 2017
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	166 300 \$	212 500 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	5 400	6 100
Prestations payées	(3 000)	(75 000)
Contributions des employés retraités	5 500	6 300
Perte (gain) actuarielle	(2 900)	16 400
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	171 300 \$	166 300 \$
Composantes des charges constatées au résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	5 400	6 100
Total des charges constatées au résultat net	5 400 \$	6 100 \$
Analyse des gains ou pertes actuariels		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	-	16 800 \$
Changements dans les hypothèses financières	(2 900)	2 200
Changements dans les hypothèses démographiques	-	(2 600)
Perte (gain) actuarielle	(2 900) \$	16 400 \$
Classement de l'obligation au titre des prestations définies		
Partie courante	14 500 \$	14 000 \$
Partie non courante	156 800	152 300
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	171 300 \$	166 300 \$
Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle		
Taux d'actualisation	3,50 %	3,20 %

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2019.

14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit le déficit accumulé de 537 721 \$ (848 131 \$ en 2017).

L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi lui permet d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice.

15. Droits de pilotage

Le tableau qui suit présente les droits de pilotage ventilés selon la source de revenu :

	Exercice terminé le 31 décembre 2018	Exercice terminé le 31 décembre 2017
Droits de pilotage de base	31 051 342 \$	26 349 292 \$
Accostages et appareillages	1 202 439	801 051
Retards et retenues	481 842	561 027
Annulations	283 919	210 835
Transferts de pilotes	325 610	307 072
Droits de bateau-pilote de Détroit	136 000	131 000
Droits supplémentaires	1 634 264	1 719 531
Total des droits de pilotage	35 115 416 \$	30 079 808 \$

16. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions commerciales qui s'appliquent à des opérations entre parties non apparentées. Ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas significatives.

(a) Rémunération du personnel occupant les postes clés

La rémunération des administrateurs et autres membres du personnel occupant des postes clés au cours des exercices financiers 2018 et 2017 comprenait les montants suivants :

	Exercice terminé le 31 décembre 2018	Exercice terminé le 31 décembre 2017
Rémunération et avantages sociaux du personnel à court terme	757 683 \$	649 874 \$
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	60 129	62 853
	817 812 \$	712 727 \$

17. Engagements

En date de l'état de sa situation financière, l'Administration a des engagements qui ont trait à : services de bateaux-pilotes, services de simulateur pour la formation des pilotes, contrats de location d'espaces à bureaux, contrat de location de matériel de bureau, contrat de soutien pour son système de répartition, et contrat de location de IPad. Les paiements minimaux contractuels et de location à venir sont les suivants :

	31 décembre 2017	31 décembre 2018
Moins d'un an	560 394 \$	600 297 \$
Entre un et cinq ans	441 830	486 304
Plus de cinq ans	9 015	88 204
	1 011 239 \$	1 174 805 \$

18. Opérations non monétaires

L'Administration a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur de 113 595 \$ (97 281 \$ en 2017) à titre de « Produits de bateaux-pilotes » et des charges non monétaires d'un montant de 113 595 \$ (97 281 \$ en 2017) à titre de « Services de bateaux-pilotes » dans l'état du résultat net et du résultat global. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à des frais de bateaux-pilotes.

19. Reclassement de chiffres comparatifs de l'exercice précédent

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés de manière à être conformes à la présentation des états financiers de l'Administration pour l'exercice 2018. Ces reclassements ne sont pas significatifs et n'ont aucune incidence sur l'état de la situation financière. En conséquence, l'Administration ne présente pas un troisième état du résultat net et du résultat global ni de notes complémentaires afférentes.



