



Great Lakes
Pilotage
Authority

Administration
de pilotage
des Grands Lacs

Rapport financier du deuxième trimestre 2023

Pour la période close le 30 juin 2023

RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements opérationnels de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) pour le deuxième trimestre se terminant le 30 juin 2023. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 juin 2023; ceux-ci ont été préparés conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'APGL pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

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

SEUIL DE TOLÉRANCE

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

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

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

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba, et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont dispensés par des pilotes employés par l'APGL aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. De plus, l'APGL administre un programme de certificats de pilotage touchant quelque 250 titulaires de certificat, qui vise à assurer que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage*.

L'APGL doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

L'APGL a la responsabilité de fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière. Elle doit également être sensible aux politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

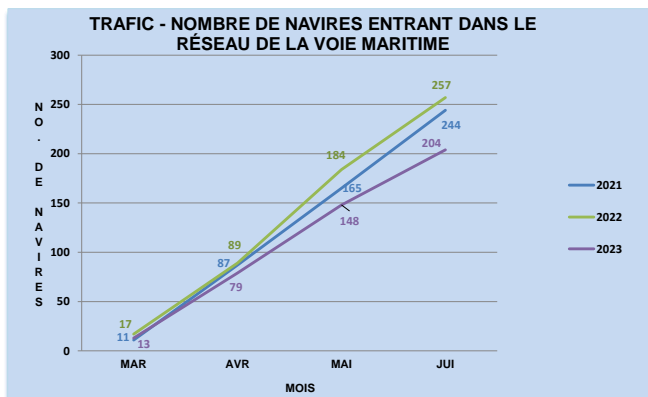
L'APGL demeure déterminée dans son engagement à l'égard des politiques et protocoles rigoureux en réponse aux enjeux continus posés par la COVID-19. La sécurité des pilotes et des membres d'équipage demeure primordiale, et l'APGL est résolue à poursuivre ses efforts pour atténuer les risques d'infection. De plus, les quatre conventions collectives de l'APGL avec ses pilotes ont expiré en mars 2022. En juin 2022, elle a conclu une entente de règlement des différends relatifs au renouvellement de contrats avec la Guilde de la marine marchande du Canada (la Guilde), le syndicat qui représente les pilotes. Cette entente vise à assurer la continuité des services de pilotage en prévoyant un mécanisme pour régler les différends au cours du processus de négociation collective si les parties ne parviennent pas à s'entendre. À l'automne 2022, l'APGL a entamé des négociations avec la Guilde et avec le syndicat représentant ses répartiteurs et son personnel de bureau, étant donné que la convention collective de ces derniers a expiré en juin 2022.

Dans une tournure positive des événements, des progrès ont été réalisés avec la rectification de l'une des quatre conventions collectives des pilotes. En juin 2023, une étape importante a été franchie alors qu'une convention de cinq ans s'étendant de 2022 à 2026 a été conclue avec succès.

L'APGL intègre une gamme d'indicateurs de rendement stratégique et opérationnel en tant qu'élément essentiel de son cadre décisionnel. L'évaluation qui suit donne un aperçu de son rendement cumulatif pour les six premiers mois de 2023, offrant une analyse comparative par rapport aux objectifs établis et au rendement correspondant en 2022.

INDICATEURS DE RENDEMENT STRATÉGIQUE	Cumulatif T2-2023	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T2-2022	Vs 2022
1 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION					
Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	<input type="checkbox"/>	0	<input type="checkbox"/>
Nombre d'incidents maritimes mineurs	3	0	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>
% d'affectations sans incident	99.9%	99.9%	<input checked="" type="checkbox"/>	99.8%	<input checked="" type="checkbox"/>
2 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Heures de retard aux navires dû au manque de pilotes	289	1,800	<input checked="" type="checkbox"/>	1,814	<input checked="" type="checkbox"/>
3 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Revenu net (en millions)	(1.5 \$)	1.4 \$	<input type="checkbox"/>	2.1 \$	<input type="checkbox"/>
INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNEL	Cumulatif T2-2023	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T2-2022	Vs 2022
4 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Nombre de nouveaux apprentis-pilotes recrutés	0	7	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
Nombre de nouveaux pilotes brevetés	1	5	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>
5 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Coût par affectation	5,765 \$	4,865 \$	<input type="checkbox"/>	4,263 \$	<input type="checkbox"/>

<input checked="" type="checkbox"/> Objectif atteint	<input type="checkbox"/> Objectif non atteint	<input type="checkbox"/> Sans objet
------------------------------------------------------	-----------------------------------------------	-------------------------------------



TRAFIC

Au cours du deuxième trimestre, l'APGL a enregistré 191 navires entrant dans le réseau des Grands Lacs, ce qui donne un total de 204 pour l'année. Pour les mêmes périodes en 2022, ces chiffres étaient respectivement de 240 et de 257. La diminution de 21 % est principalement attribuable à la réduction du nombre de navires étrangers.

Le nombre cumulatif d'affectations de pilotage en date de juin 2023 est de 20 % inférieur à ce qu'il était à la même date en 2022. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction de 26 % du nombre de navires étrangers et est largement influencée par les types de navires suivants : une diminution de 29 % du nombre de vraquiers, de 29 % du nombre de navires de marchandises diverses et de 22 % du nombre de pétroliers. En revanche, la demande de pilotage de la part de l'industrie canadienne a connu une légère augmentation de 4 %, principalement en raison de la demande accrue de pétroliers.

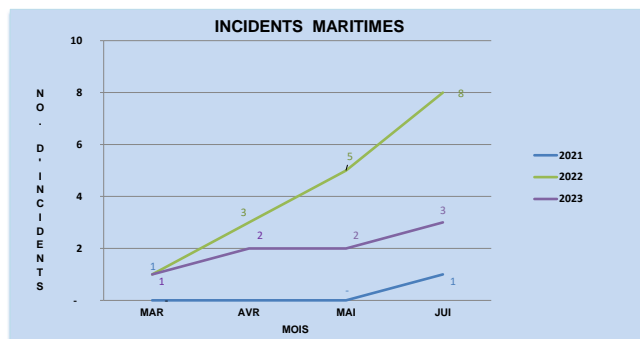
L'APGL anticipe pour le reste de 2023 un volume de trafic qui suivra les tendances observées en 2022. Nous nous attendons à ce que le trafic de navires étrangers revienne aux niveaux de l'an dernier. Malgré un deuxième trimestre nettement plus lent cette année, nous pensons que ces changements sont temporaires et en grande partie dus aux incertitudes qui prévalent dans le contexte des troubles actuels en Europe. Cette situation pourrait exercer une pression additionnelle sur les produits canadiens, avec comme résultat une augmentation du trafic au cours de la deuxième moitié de l'année.

Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2023	Budget 2023	Écart	Réel 2022	Écart
Période hivernale (*)	102	74	37,8%	74	37,8%
SAISON DE NAVIGATION					
Cumulatif pour l'exercice	2 709	3 692	-26,6%	3 361	-19,4%
Reste de l'exercice	6 077	5 850	3,9%	6 077	0,0%
Total - Saison de navigation	8 786	9 616	-8,6%	9 438	-6,9%
TOTAL	8 888	9 690	-8,3%	9 512	-6,6%

* L'APGL exerce ses activités dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ferme habituellement pendant l'hiver, soit de la fin décembre à la fin mars. Durant l'hiver, des services de pilotage sont dispensés entre Port Colborne (Ontario) et Port Huron (Michigan).

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Incidents maritimes



La sécurité de la navigation dans la région des Grands Lacs est l'objectif premier de l'APGL. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sûr et aux navires un passage en toute sécurité. Au cours du deuxième trimestre de 2023, on a enregistré trois incidents mineurs et aucun blessé, ce qui représente un taux de 99,9 % d'affectations sans incident.

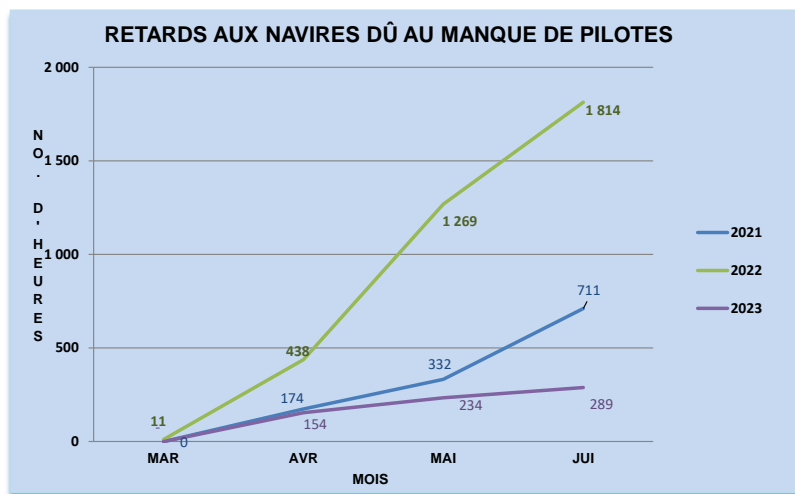
Contrôle des passages de navires canadiens et contrôle des titulaires de certificats de pilotage

En réponse à la pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'APGL a introduit un programme de certification visant à assurer que tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont titulaires d'un certificat de pilotage délivré par l'APGL. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011 de façon à refléter cette exigence. Afin d'administrer correctement le programme et de gérer ses risques, l'APGL vérifie sur une base continue que les titulaires de certificat répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l'aptitude médicale, aux qualifications, et à l'expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l'APGL doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés. Dans le cadre des modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, le 9 juin 2021, la responsabilité de la délivrance, de la suspension et de l'annulation des brevets de pilote et des certificats de pilotage a été transférée de l'APGL au ministre des Transports. L'APGL continue de travailler en collaboration avec Transports Canada pendant cette période de transition.

Comme indiqué ci-dessus, l'APGL surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, ce qui comprend la communication avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et la recommandation à Transports Canada de suspendre ou d'annuler leur certificat lorsque cela est jugé approprié. Comme Transports Canada a maintenant la responsabilité de l'application de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL lui communique toute lacune à cet égard.

FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE

Retards aux navires



L'APGL est déterminée à réduire les retards aux navires causés par le manque de pilotes, tout en veillant à assurer une prudence financière. Au cours du deuxième trimestre de 2023, on a enregistré 289 heures de retard, ce qui est également le cumulatif pour l'année. Il s'agit d'une diminution notable par rapport aux 1 803 heures enregistrées au deuxième trimestre de 2022, ainsi qu'au cumulatif de 1 814 heures pour la même période en 2022.

Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'APGL considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu qu'environ 15 pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'APGL entend

continuer à recruter et former un grand nombre de pilotes. Au cours du deuxième trimestre de 2023, elle a accordé une attention particulière au recrutement d'apprentis-pilotes.

L'APGL continue d'utiliser efficacement son Programme de formation des apprentis-pilotes. Des cinq apprentis-pilotes qui poursuivent leur formation entreprise en 2022, un a été breveté au deuxième trimestre, trois devraient l'être au troisième trimestre et un devrait l'être en 2024.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL a enregistré un déficit de 0,2 M\$ au cours du deuxième trimestre, qui a contribué à une perte de 1,5 M\$ depuis le début de l'exercice. Cela contraste avec l'excédent de 4,1 M\$ au deuxième trimestre de 2022 et l'excédent cumulé de 2,1 M\$ pour les six premiers mois de 2022.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du deuxième trimestre de 2023 par rapport à la même période en 2022.

En millions	3 mois au 30 juin 2023	3 mois au 30 juin 2022	Écart favorable (défavorable)	%	Cumulatif 30 juin 2023	Cumulatif 30 juin 2022	Écart favorable (défavorable)	%	Explication des écarts
Revenus	12,9	15,6	(2, 8) \$	-17,80%	14,7	16,8	(2, 1) \$	-12,6%	La diminution des revenus de pilotage résulte principalement de la baisse de 20% des affectations de pilotage par rapport à l'année précédente, qui est essentiellement due à une diminution des affectations aux navires étrangers comparativement à 2022.
Coûts d'exploitation	11,9	10,9	(1, 0)	-9,2%	14,3	13,1	(1, 2)	-9,5%	Les coûts d'exploitation ont augmenté par rapport à la même période en 2022, principalement en raison des augmentations salariales des pilotes par suite de la négociation d'une nouvelle convention collective pour les circonscriptions nos 2 et 3.
Coûts administratifs	1, 2	0, 7	(0, 5)	-70,7%	1, 9	1, 6	(0, 3)	-17,2%	Les coûts administratifs ont augmenté en raison de l'augmentation de l'effectif et de la hausse des honoraires professionnels.
Bénéfice (perte)	(, 2) \$	4, 1 \$	(4, 3) \$	105,3%	(1, 5) \$	2, 1 \$	(3, 6) \$	173,1%	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-		-	-	-		
Résultat global (perte)	(, 2) \$	4, 1 \$	(4, 3) \$	105,3%	(1, 5) \$	2, 1 \$	(3, 6) \$	173,1%	

Flux de trésorerie

L'APGL affichait un solde de trésorerie de 12,4 M\$ au terme du deuxième trimestre de 2023, comparativement à un solde de trésorerie de 11,0 millions \$ à la même date en 2022. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 5 millions \$ au cours du deuxième trimestre.

GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 30 juin 2023, le conseil d'administration se compose du président et de six administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Sur les sept administrateurs, on compte quatre femmes et trois hommes. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, il fait rapport au Parlement sur les activités de celle-ci par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Une réunion du Conseil, deux réunions de comité et plusieurs réunions spéciales ont eu lieu au cours du deuxième trimestre de 2023. Les honoraires versés aux administrateurs pendant ce trimestre totalisent 22 500 \$ (cumulatif pour l'année de 36 250 \$). À la même date en 2022, ces chiffres étaient respectivement de 11 500 \$ et 24 625 \$.

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU DEUXIÈME TRIIMESTRE DE 2023		
	3 mois au 30 juin 2023	Cumulatif au 30 juin 2023
Conseil d'administration	8 277 \$	10 758 \$
Cadres supérieurs	31 590 \$	55 438 \$
TOTAL	39 867 \$	66 195 \$

RELATIONS DE TRAVAIL

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

Sur les quatre conventions collectives échues depuis le 31 mars 2022, une a été négociée et ratifiée avec succès en juin 2023. Les négociations pour les trois autres sont en cours.

Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

L'AFPC représente le personnel administratif et les répartiteurs. La convention entre l'APGL et l'AFPC a expiré le 30 juin 2022 et les négociations sont en cours.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du deuxième trimestre de 2023, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'APGL à l'égard de la présentation de l'information financière.

RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'APGL prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décisions et a mis en œuvre une approche portant sur la gestion du risque d'entreprise. Les risques de l'APGL sont décrits dans le rapport annuel 2022.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 18, *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2022. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles ou aux engagements au cours du deuxième trimestre de 2023.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'APGL exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 17, *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2022.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

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

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

Les estimations comptables et le recours au jugement sont décrits dans la note 5, *Estimations comptables et recours au jugement*, afférente aux états financiers non audités du présent rapport. La direction estime qu'il n'y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui ont servi à préparer les états financiers du deuxième trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du présent rapport comprennent une analyse complète de l'incidence, sur la situation financière, le rendement et les flux de trésorerie de l'APGL, des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations IFRS. La note 3, *Normes comptables nouvelles ou révisées*, afférente aux états financiers non audités du présent rapport, contient de plus amples renseignements sur toute incidence de ce type ainsi qu'une analyse des normes proposées.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

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

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

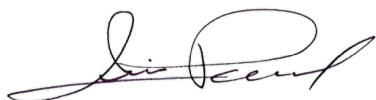
Résultats trimestriels

Six mois au 30 juin 2023

Déclaration de responsabilité de la direction

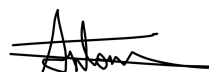
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du trésor, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre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

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



Capitaine Jim Pound
Président du conseil d'administration

Cornwall (Ontario)
Le 24 août 2023



Antony Sebastiampillai, CPA
Directeur des finances

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	<u>30 juin 2023</u>	<u>31 décembre 2022</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	12 422 \$	19 130 \$
Clients et autres créances	4 390	6 545
Frais payés d'avance	148	71
	<u>16 960</u>	<u>25 746</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles	848	885
Immobilisations incorporelles	49	54
Actif au titre de droits d'utilisation	37	70
	<u>17 894 \$</u>	<u>26 755 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	9 150 \$	15 982 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 397	1 675
Avantages du personnel	15	220
Obligation locative	48	85
	<u>10 610</u>	<u>17 962</u>
À long terme		
Avantages sociaux du personnel	1 588	1 564
	<u>12 198</u>	<u>19 526</u>
CAPITAUX PROPRES		
Surplus accumulé	5 696	7 229
	<u>17 894 \$</u>	<u>26 755 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du résultat étendu

(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2023	3 mois au 30 juin 2022	Cumulatif 30 juin 2023	Cumulatif 30 juin 2022
PRODUITS				
Redevances de pilotage	12 687 \$	15 540 \$	14 233 \$	16 666 \$
Intérêts et autres produits	165	54	440	77
	<u>12 852</u>	<u>15 594</u>	<u>14 673</u>	<u>16 743</u>
CHARGES				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	9 061 \$	8 020 \$	10 385 \$	9 185 \$
Transport et déplacements	1 143	1 204	1 371	1 436
Services de bateaux-pilotes	838	813	918	836
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	563	441	868	671
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	406	446	818	980
Services professionnels et spéciaux	657	72	814	299
Frais de formation et de recrutement des pilotes	-	1	284	424
Services publics, fournitures et approvisionnements	67	60	155	111
Amortissement	56	74	112	148
Services de transfert de pilotes	93	111	99	115
Réparations et entretien	13	19	94	29
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	14	60	61	75
Communications	29	34	51	51
Achat de services de répartition	36	28	50	28
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	42	67	42	156
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	19	16	38	32
Frais d'intérêts et bancaires	28	55	38	60
Location	3	4	6	8
Intérêt sur l'obligation locative	1	1	2	1
	<u>13 069</u>	<u>11 526</u>	<u>16 206</u>	<u>14 645</u>
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	(217) \$	4 068 \$	(1 533) \$	2 098 \$
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	-	-	-	-
Résultat global (perte) de l'exercice	<u>(217) \$</u>	<u>4 068</u>	<u>(1 533) \$</u>	<u>2 098 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres (en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2023	3 mois au 30 juin 2022	Cumulatif 30 juin 2023	Cumulatif 30 juin 2022
Surplus accumulé au début de l'exercice	5 913 \$	3 055 \$	7 229 \$	5 025 \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	<u>(217)</u>	<u>4 068</u>	<u>(1 533)</u>	<u>2 098</u>
Résultat global total de l'exercice (perte)	(217)	4 068	(1 533)	2 098
Surplus accumulé à la fin de l'exercice	<u>5 696 \$</u>	<u>7 123 \$</u>	<u>5 696 \$</u>	<u>7 123 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie (en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2023	3 mois au 30 juin 2022	Cumulatif 30 juin 2023	Cumulatif 30 juin 2022
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de l'exercice	(217) \$	4 068 \$	(1 533) \$	2 098 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages sociaux du personnel	7	24	(181)	(180)
Amortissement	56	74	113	148
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	19	16	38	32
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(3 278)	(4 653)	2 155	270
Augmentation des frais payés d'avance	(86)	(91)	(77)	(81)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	4 425	2 972	(6 832)	(7 524)
Augmentation (diminution) des autres créiteurs et charges à payer	576	386	(278)	(414)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	1 502	2 796	(6 595)	(5 651)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(60)	- \$	(71)	(727)
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	(60)	- \$	(71)	(727)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Paiement de l'obligation locative	(22)	(19)	(42)	(38)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités de financement	(22)	(19)	(42)	(38)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	1 420	2 777	(6 708)	(6 416)
Solde au début de l'exercice	11 002	8 187	19 130	17 380
Solde à la fin de l'exercice	12 422 \$	10 964 \$	12 422 \$	10 964 \$
Représenté par:				
Trésorerie	12 422 \$	10 964 \$	12 422 \$	10 964 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes sur les états financiers non audités

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs Limitée (l'Administration) a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 septembre 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

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

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

L'Administration est exonérée des impôts sur le revenu.

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

Établissement des redevances de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'approbation de l'établissement et de la révision des redevances de pilotage. L'Administration peut, par résolution, déterminer les redevances qui lui sont dues pour la prestation de services liés au pilotage obligatoire. Pour établir ou réviser les redevances de pilotage, l'Administration publie sur son site Web un avis des redevances proposées et permet à toute personne de lui présenter, dans un délai de 30 jours, des observations écrites au sujet de sa proposition. Après avoir examiné toutes les observations écrites, l'Administration publie une annonce faisant état de sa décision à l'égard de la proposition, notamment la date de sa prise d'effet, cette date suivant d'au moins 60 jours la date de publication de l'annonce.

Toute personne peut, dans les 90 jours suivant le jour de la publication de l'annonce, déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) si elle a une raison de croire que les redevances de pilotage ne sont pas conformes aux paramètres prévus dans la *Loi sur le pilotage* ou que l'Administration n'a pas suivi le bon processus pour établir ou réviser les redevances. Si l'OTC détermine que l'avis d'opposition est fondé, il peut enjoindre à l'Administration d'annuler l'établissement ou la révision de redevance de pilotage en cause et de rembourser à chaque usager des services de pilotage obligatoire les sommes qu'il a payées en trop par rapport au montant exigible au titre des redevances de pilotage, plus les intérêts. L'OTC fait aussi part à la personne qui a déposé l'avis d'opposition, par écrit, des motifs de sa décision rendue et, le cas échéant, de sa décision fixant le délai accordé à l'Administration pour rembourser les usagers des services de pilotage obligatoire.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration le 24 août 2023.

(b) Base d'évaluation

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

3. Normes comptables nouvelles ou révisées

Il n'y a pas eu de nouvelle norme comptable, modification ou interprétation que l'Administration a dû obligatoirement adopter au deuxième trimestre de 2023.

4. Principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

(b) Placements

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

(c) Immobilisations corporelles

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

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

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

(d) Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(f) Prestations de retraite

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

(g) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits dans les autres éléments du résultat étendu et ne peuvent pas être reclassés plus tard dans les bénéfices.

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, des indemnités versées, et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

(h) Prestations de décès des employés retraités

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

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

(i) Avantages sociaux du personnel

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

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

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

(k) Constatation des produits

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

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

(l) Actifs financiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

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

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

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

(iii) *Décomptabilisation d'actifs financiers*

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

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

(m) Passifs financiers

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

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

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

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

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

(ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

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

(n) Échange de services

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

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

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

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

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

(a) Estimations comptables importantes

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

Indemnités de départ et prestations de décès des employés retraités

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

Amortissement et taux de dépréciation

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

(b) Jugements comptables importants

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