



Administration de pilotage
des Grands Lacs

Great Lakes Pilotage
Authority

Rapport financier du premier trimestre 2026

Pour la période close le 31 mars 2026

RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion présente les résultats financiers et les changements opérationnels de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) pour le trimestre se terminant le 31 mars 2026. Le rapport devrait être lu en se référant aux états financiers intermédiaires non audités pour la période, lesquels 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). Nous recommandons également la lecture de cette information en parallèle avec les états financiers annuels et le rapport annuel de l'APGL pour l'exercice terminé le 31 décembre 2025.

La direction est responsable des renseignements présentés dans le rapport de gestion et les états financiers intermédiaires non audités. 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 ainsi que les états financiers intermédiaires non audités. Les résultats financiers figurant dans ce rapport de gestion sont arrondis au millier près.

IMPORTANCE RELATIVE

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, c'est-à-dire qu'elle considère qu'une information financière est importante s'il est probable que son omission ou une déclaration inexacte influencerait les décisions prises par les utilisateurs en fonction d'une telle information.

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

Le rapport de gestion et les états financiers intermédiaires non audités 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 plutôt 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 possibilités commerciales. 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 navires qui entrent dans cette région sont soumis au pilotage obligatoire, lequel est dispensé par des pilotes employés par l'APGL. De plus, l'APGL supervise un programme de certificats de pilotage touchant quelque 240 titulaires de certificat. Ce programme assure que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide, en particulier 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 ceux de nombreux autres organismes, dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, et les systèmes de contrôle du trafic administrés par la Garde côtière canadienne dans la région. L'APGL coordonne avec la direction du pilotage de la Garde côtière des États-Unis les questions de réglementation du pilotage dans les eaux internationales des Grands Lacs.

L'APGL est chargée 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 s'aligner sur les politiques environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'APGL continue de surveiller de près l'incidence des droits de douane américains sur son rendement financier et sur le transport maritime dans la région des Grands Lacs. L'imposition de droits élevés sur les produits canadiens par les États-Unis a entraîné une volatilité dans les volumes d'échanges commerciaux, contribuant à l'incertitude dans la demande de pilotage et les prévisions de revenus. De plus, la perturbation du marché pétrolier mondial résultant du conflit en cours au Moyen-Orient a accru la volatilité des prix du carburant et l'incertitude économique en général, ce qui pourrait affecter davantage le trafic maritime, les coûts d'exploitation et la demande pour les services de pilotage maritime.

L'APGL utilise différents indicateurs de rendement stratégique et opérationnel dans le cadre de son processus de prise de décisions. L'analyse qui suit dresse un tableau du rendement global au cours des trois premiers mois de 2026 par rapport aux objectifs pour ce même trimestre et par rapport aux résultats du premier trimestre de 2025.

INDICATEURS DE RENDEMENT STRATÉGIQUE	Cumulatif T1-2026	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T1-2025	Vs 2025
1 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION					
Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	■	0	■
Nombre d'incidents maritimes mineurs	0	0	■	1	■
% d'affectations sans incident	100,0%	99,9%	■	99,7%	■
2 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Heures de retard aux navires dû au manque de pilotes	78	4 000	■	83	■
3 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Revenu net (en millions)	(3,2 \$)	1,0 \$	■	(1,4 \$)	■
INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNEL	Cumulatif T1-2026	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T1-2025	Vs 2025
4 - AFFECTATIONS DE PILOTAGE					
Saison de navigation	396	213	■	365	■
Hiver	136	133	■	133	■
5 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Coût par affectation	12 829 \$	12 525 \$	■	9 081 \$	■

■ Objectif atteint	■ Objectif non atteint
--------------------	------------------------

TRAFIC

Du 1er janvier 2026 à la date remarquable de fin de saison le 12 janvier 2026, l'Administration a enregistré une augmentation significative du trafic maritime, effectuant un total de 201 affectations de pilotage obligatoire contre 85 affectations durant la même période en 2025, soit une augmentation de 136 %.

La saison de navigation 2026 s'est ouverte le 22 mars et, au 31 mars 2026, l'Administration avait effectué 195 affectations, comparativement à 280 durant la même période en 2025, ce qui constitue une baisse de 30 %. Depuis le début de l'année, le nombre total d'affectations a atteint 396, comparativement à 365 l'année précédente, ce qui représente une augmentation globale de 8 %.

L'Administration demeure concentrée sur l'amélioration de son efficacité opérationnelle et de la fiabilité de son service. Les initiatives stratégiques comprennent l'augmentation du recrutement de pilotes, la mise à niveau des systèmes de soutien à la navigation et la collaboration avec les intervenants de l'industrie de manière à anticiper les tendances du trafic. Ces efforts sont alignés avec le mandat de l'Administration, soit d'assurer des services de pilotage sûrs, efficaces et économiquement viables sur les Grands Lacs.

FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE

Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de sa stratégie de gestion des risques d'entreprise, l'APGL continue de surveiller de près la démographie et la fiabilité de son effectif de pilotes, la planification de la relève demeurant une priorité organisationnelle clé. Les efforts continus de recrutement et de formation visent à assurer la continuité des activités de pilotage à la lumière des départs à la retraite prévus dans plusieurs circonscriptions.

Au premier trimestre 2026, l'APGL a réussi à embaucher trois apprentis-pilotes, et deux autres sont prévus au deuxième trimestre. Les initiatives de recrutement ciblées dans certaines circonscriptions devraient se poursuivre au troisième trimestre, reflétant l'approche proactive de l'APGL pour répondre aux besoins opérationnels régionaux et maintenir la fiabilité des services.

RELATIONS DE TRAVAIL

Négociation collective avec la Guilde de la marine marchande du Canada

Les pilotes maritimes de l'APGL sont représentés par la Guilde de la marine marchande du Canada dans le cadre de quatre conventions collectives distinctes. Les quatre conventions viendront à expiration en 2027.

L'APGL se prépare activement en prévision des négociations à venir, avec comme objectif de renouveler les conventions de manière à soutenir des services de pilotage sûrs, efficaces et fiables, tout en maintenant des relations de travail constructives et stables. Le travail préparatoire vise à assurer la disponibilité organisationnelle, la continuité des opérations et l'alignement avec les priorités opérationnelles et stratégiques à long terme de l'APGL.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

Les revenus et les bénéfices du premier trimestre sont nettement inférieurs à ceux des autres trimestres en raison de facteurs saisonniers comme la fermeture de la Voie maritime pendant l'hiver, habituellement de janvier à mars.

Au cours du trimestre se terminant le 31 mars 2026, l'APGL a enregistré des revenus de 3,6 M\$, soit une augmentation de 0,5 M\$ par rapport à la même période en 2025. Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 2,4 M\$, principalement en raison de la prolongation de la saison de navigation 2025 jusqu'à la mi-janvier 2026.

La saison prolongée a nécessité une augmentation des activités de pilotage et de l'effectif, notamment des affectations en pilotage double, ce qui a entraîné des coûts liés aux pilotes plus élevés que l'année précédente. Les coûts additionnels ont totalisé 300 000 \$ en salaires, 407 000 \$ en heures supplémentaires, 464 000 \$ en avantages sociaux, 598 000 \$ en primes de productivité, ainsi que des frais de service des bateaux-pilotes accrus de 110 000 \$ pour maintenir le niveau de service lors des conditions hivernales extrêmes. Les frais d'amortissement ont augmenté de 134 000 \$ au cours du trimestre en raison d'un nouveau bail conclu dans le cadre des initiatives de modernisation des activités de l'APGL. Les autres catégories de dépenses sont restées généralement cohérentes avec les tendances historiques.

Dans l'ensemble, l'augmentation des dépenses reflète des circonstances opérationnelles exceptionnelles associées à la saison de navigation prolongée et aux revenus saisonniers limités, plutôt qu'un changement structurel dans la base de coûts de l'Administration.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du premier trimestre de 2026 par rapport à la même période en 2025.

(en milliers de dollars canadiens) Trois mois au 31 Mars	2026 Réal	2025 Réal	Écart	2026 Budget	Écart
Revenus	3,605 \$	3,089 \$	516 \$	2,217 \$	1,388 \$
Coûts d'exploitation	5,934	3,645	2,289	3,371	2,563
Coûts administratifs	892	827	65	1,068	(176)
Bénéfice (perte)	(3,221 \$)	(1,383 \$)	(1,838 \$)	(2,222 \$)	(999 \$)
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	-	-
Résultat global (perte)	(3,221 \$)	(1,383 \$)	1,838 \$	(2,222 \$)	(999 \$)

Flux de trésorerie

Au cours du trimestre se terminant le 31 mars 2026, les flux de trésorerie ont été affectés négativement par l'augmentation des dépenses d'exploitation et d'administration liées à la prolongation de la saison de navigation 2025 jusqu'à la mi-janvier 2026.

Au 31 mars 2026, l'APGL a déclaré un déficit de trésorerie de 1,0 M\$ et aucun investissement à court terme, comparativement à un solde de trésorerie de 0,5 M\$ et aucun investissement à court terme au 31 mars 2025. Pour

soutenir les opérations en cours et les initiatives de modernisation des affaires, l'APGL a puisé dans sa marge de crédit de 5,0 M\$ au cours du premier trimestre 2026.

GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 31 mars 2026, le conseil d'administration se compose de la présidente par intérim et de quatre administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, il fait rapport au Parlement sur les activités de l'APGL par le biais du ministre des Transports. Le Conseil est équilibré au chapitre de l'égalité entre hommes et femmes.

Réunions du Conseil

Une réunion du Conseil et trois réunions de comité ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2026. Le taux de participation à ces réunions a été de 79 %. Les honoraires versés aux administrateurs pendant ce trimestre totalisent 4 250 \$ (6 098 \$ pour la même période en 2025).

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du premier trimestre de 2026, 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.

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 2025.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 17, *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2025.

Au premier trimestre 2026, l'Administration a conclu des contrats de location pour des iPads, des équipements de pilotage et d'entretien sur une période de quatre ans, ainsi que de nouveaux locaux pour son siège social, ce qui a entraîné des engagements de paiement contractuels futurs.

OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'APGL conclut différentes transactions avec des parties apparentées dans le cours normal de ses activités. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 16, *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2025.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

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

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

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

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. Elle 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.

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels
Trois mois au 31 mars 2026

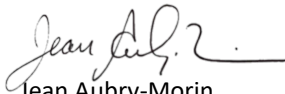
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

1950, chemin Montreal Road
Cornwall (Ontario) K6H 6L2

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 société aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.



Jean Aubry-Morin
Président et chef de la direction



Nick Csirinyi CPA CGA
Directeur des finances

Cornwall (Ontario)
Le 20 mai 2026

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière
(en milliers)

Non audité

	<u>31 mars 2026</u>	<u>31 décembre 2025</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 028) \$	7 334 \$
Clients et autres créances	1 251	9 357
Frais payés d'avance	50	211
	<u>273</u>	<u>16 902</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles	615 \$	457 \$
Immobilisations incorporelles	306	253
Actif au titre de droits d'utilisation	3 641	92
	<u>4 835 \$</u>	<u>17 704 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	2 628 \$	12 235 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 017	3 579
Avantages du personnel	14	159
Obligation locative	415	89
	<u>4 074</u>	<u>16 062</u>
À long terme		
Avantages sociaux du personnel	1 907	1 884
Obligation locative	2 325	8
	<u>8 306</u>	<u>17 954</u>
CAPITAUX PROPRES		
Surplus accumulé	(3 471)	(250)
	<u>4 835 \$</u>	<u>17 704 \$</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

	Trois mois au 31 mars	
	2026	2025
PRODUITS		
Redevances de pilotage	3 558	3 006
Intérêts et autres produits	47	83
	<u>3 605</u>	<u>3 089</u>
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	4 064	2 293
Salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif	991	790
Transport et déplacements	385	335
Frais de formation et de recrutement des pilotes	254	262
Services de bateaux-pilotes	242	154
Services professionnels et spéciaux	233	118
Services publics, fournitures et approvisionnements	218	187
Amortissement	183	85
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	109	147
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	51	32
Communications	45	39
Intérêt sur l'obligation locative	21	2
Réparations et entretien	10	(1)
Frais d'intérêts et bancaires	8	6
Location	6	5
Services de transfert de pilotes	6	7
Achat de services de répartition	-	11
	<u>6 826</u>	<u>4 472</u>
Perte durant l'exercice	(3 221) \$	(1 383) \$
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>
Perte globale durant l'exercice	<u>(3 221) \$</u>	<u>(1 383) \$</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

	Trois mois au 31 mars	
	2026	2025
Déficit accumulé au début de l'exercice	(250) \$	(837) \$
Perte durant l'exercice	(3 221)	(1 383)
Perte accumulée à la fin de l'exercice	<u>(3 471) \$</u>	<u>(2 220) \$</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

	Trois mois au 31 mars	
	2026	2025
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte durant l'exercice	(3 221) \$	(1 383) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:		
Avantages sociaux du personnel	(122)	(223)
Amortissement	183	85
Dépréciation de l'actif au titre de droits d'utilisation		
Variations des éléments hors caisse du fond de roulement:		
Diminution (augmentation) des créances	8 107	5 889
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	161	253
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	(9 607)	(11 254)
Augmentation (diminution) des autres créiteurs et charges à payer	(2 563)	(1 044)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'exploitation	(7 062)	(7 676)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(3 944)	(19)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'investissement	(3 944)	(19)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement de l'obligation locative	2 644	(16)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités de financement	2 644	(16)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Diminution nette durant l'exercice	(8 362)	(7 712)
Solde au début de l'exercice	7 334	8 250
Solde à la fin de l'exercice	(1 028) \$	539 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

NOTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

1. L'Administration de pilotage des Grands Lacs et ses 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, elle fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle a été établie 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 à l'exigence de cette directive.

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

Réglementation des redevances de pilotage

Le processus d'établissement ou de révision des redevances de pilotage est énoncé dans la *Loi sur le pilotage*. L'Administration peut, par résolution, déterminer les redevances qui doivent lui être payées pour la prestation de services relatifs au pilotage obligatoire.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit verser au ministre des Transports un montant précisé par celui-ci pour couvrir les coûts d'exécution de la Loi, y compris l'élaboration de règlements et l'application de la Loi.

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).

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été préparés sur la base du coût historique, tel qu'il est indiqué dans les méthodes comptables ci-après, sauf dans la mesure permise par les IFRS et autrement indiquée dans les présentes notes.

3. Normes comptables nouvelles ou révisées

Aucune nouvelle norme ou norme révisée n'a eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

On estime que les normes et modifications suivantes publiées par l'IASB pourraient possiblement avoir une incidence sur l'Administration à l'avenir :

En avril 2024, l'IASB a publié la norme IFRS 18, *Présentation et informations à fournir dans les états financiers*. Elle sera en vigueur pour les exercices annuels ouverts à compter du 1er janvier 2027. Cette nouvelle norme établit des exigences pour la présentation et à la publication d'information visant à améliorer la pertinence et la fiabilité des états financiers ainsi que la comparabilité et la transparence des rapports. Nous évaluons actuellement l'impact de la norme. Bien que nous estimions qu'elle affectera la présentation des états financiers, l'impact complet ne peut pas être raisonnablement déterminé à l'heure actuelle.

En mai 2024, l'IASB a publié des modifications aux normes IFRS 9 et IFRS 7, *Modifications apportées au classement et à l'évaluation des instruments financiers*. Ces modifications seront en vigueur pour les exercices annuels ouverts à compter du 1er janvier 2026 et visent à clarifier la manière dont les instruments financiers sont classifiés, mesurés et divulgués en lien avec les considérations environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) ainsi que les transactions électroniques. Nous évaluons actuellement l'impact de ces modifications, mais nous ne nous attendons pas à ce que leur adoption ait un impact significatif sur la présentation des états financiers.

4. Information sur les principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les dépôts à vue ainsi que les placements à court terme, très liquides, qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 mars 2026 (aucun en 2025).

(b) 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 estimative, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement sont examinées chaque année à la fin de l'exercice, l'effet de tout changement dans l'estimation étant pris en compte sur une base prospective. Les durées de vie suivantes sont utilisées dans le calcul de l'amortissement :

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

Les immobilisations corporelles sont examinées annuellement pour déterminer s'il existe des indications de dépréciation ou des changements dans les avantages économiques futurs estimés. Si de telles indications existent, la valeur comptable de l'actif est ajustée en conséquence. Les projets en cours ne sont pas assujettis à l'amortissement.

(c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles 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 :

Catégorie d'immobilisation**Durée de vie estimative**

Logiciels

Jusqu'à 5 ans

Les immobilisations incorporelles sont examinées annuellement pour déterminer s'il existe des indications de dépréciation ou des changements dans les avantages économiques futurs estimés. Si de telles indications existent, la valeur comptable de l'actif est ajustée en conséquence. Les méthodes d'amortissement, les durées de vie et les valeurs résiduelles sont examinées chaque année à la fin de l'exercice et rajustées sur une base prospective. Les projets en cours ne sont pas assujettis à l'amortissement.

(d) 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 et les paiements de location effectués à l'entrée en vigueur du contrat ou avant cette date, diminués de tout incitatif à la location reçu et du coût direct initial.

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

Catégorie d'immobilisation**Durée de vie estimative**

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 du 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 séparément dans l'état de la situation financière.

(e) Prestations de retraite

Les employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le Régime), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les employés 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 les employés ont rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime.

(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 dans les autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats futurs.

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.

(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 dans les autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats futurs.

Le coût annuel de cet avantage comprend les montants d'indemnité versés, le coût des intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées et la variation du passif actuariel, duquel sont soustraites les cotisations des retraités.

(h) Avantages sociaux à court terme du personnel

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

(i) Constatation des produits

Les produits sont constatés une fois que le contrôle est transféré, à un moment précis, c'est-à-dire lorsque le pilote affecté à un navire a terminé l'affectation de pilotage. Les revenus 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.

(j) Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur. Après la comptabilisation initiale, la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont évalués à la juste valeur par le biais de profit ou perte, et les clients et autres créances sont évalués au coût amorti. Les autres créditeurs et charges à payer, les salaires et avantages sociaux et le passif au titre d'obligation locative sont par la suite évalués au coût amorti. En raison de la nature à court terme de ces comptes, on considère que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(k) Dépréciation

Pour les clients et autres créances, toute provision pour dépréciation doit être mesurée en appliquant la méthode simplifiée, car leurs modalités de paiement ne comprennent pas de composants financiers importants. Selon la méthode simplifiée, la provision pour perte est évaluée à un montant égal aux pertes de crédit prévues sur la durée de vie. La valeur comptable des clients et autres créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsque les clients et autres créances sont considérés comme irrécouvrables, ils sont radiés du compte de réserve. Les recouvrements subséquents de montants radiés antérieurement sont comptabilisés au résultat net. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

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, qui n'est pas toujours identifiable 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.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent donner lieu à des ajustements significatifs de la valeur comptable des actifs et des passifs au cours de l'année à venir.

Avantages sociaux du personnel

L'Administration a retenu les services d'un actuaire externe pour évaluer les indemnités de départ du personnel ainsi que les prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Taux d'amortissement

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

(b) Jugements comptables importants

La direction a formulé un jugement comptable important lors de l'établissement des présents états financiers. Voir note 6.

6. Provisions

L'Administration comptabilise une provision lorsque :

- Elle a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé;
- Il est probable qu'elle sera tenue de régler l'obligation; et
- Le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la contrepartie nécessaire pour régler l'obligation actuelle à la fin de la période de présentation de l'information financière, en tenant compte des risques et incertitudes entourant l'obligation. Lorsqu'une provision est évaluée en utilisant les flux de trésorerie estimés pour régler l'obligation actuelle, sa valeur comptable est la valeur actualisée de ces flux de trésorerie. Un passif éventuel est déclaré dans les situations où le montant de l'obligation ne peut être évalué avec suffisamment de fiabilité, à moins que l'éventualité de la sortie de fonds ne soit faible.