



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202 rue Pitt, 2ième étage

Cornwall, Ontario K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON VÉRIFIÉS

Résultats trimestriels

Six mois au 30 juin 2011

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État, 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 états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

Robert Lemire
Directeur général

Réjean Ménard
Secrétaire et trésorier

Cornwall, Ontario
Le 31 août 2011

Fondement de la présentation comptable – NIIF

L'Administration est considérée comme une entreprise d'État et, à ce titre, à compter du 1^{er} janvier 2011, elle est tenue d'adopter les Normes internationales d'information financière (NIIF). Ces états financiers non vérifiés ont été préparés conformément à ces normes.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

**Bilan
(en milliers)**

Non vérifiés

	<u>30 juin 2011</u>	<u>31 décembre 2010</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	\$ -	\$ 2 006
Créances	<u>2 791</u>	<u>2 563</u>
	2 791	4 569
À long terme		
Immobilisations corporelles	75	119
Actifs incorporels	<u>23</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 2 889</u>	<u>\$ 4 688</u>
Passif		
À court terme		
Dette et découvert bancaires	\$ 643	\$ -
Salaires et avantages sociaux à payer	2 182	4 446
Autres créditeurs et charges à payer	117	334
Avantages sociaux futurs	<u>40</u>	<u>41</u>
	2 982	4 821
À long terme		
Avantages sociaux futurs	<u>3 432</u>	<u>3 249</u>
	<u>6 414</u>	<u>8 070</u>
CAPITAUX PROPRES		
Capital d'apport	82	82
Déficit accumulé	<u>(3 607)</u>	<u>(3 464)</u>
	<u>(3 525)</u>	<u>(3 382)</u>
	<u>\$ 2 889</u>	<u>\$ 4 688</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé

(en milliers)

Non vérifiés

	3 mois au <u>30 juin 2011</u>	Exercice terminé <u>le 30 juin 2011</u>	3 mois au <u>30 juin 2010</u>	Exercice terminé <u>le 30 juin 2010</u>
Produits				
Droits de pilotage	\$ 6 864	\$ 7 125	\$ 5 009	\$ 5 025
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	16	16	18	18
Intérêts et autres produits	<u>-</u>	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>4</u>
	<u>6 880</u>	<u>7 142</u>	<u>5 027</u>	<u>5 047</u>
Charges				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	4 625	5 017	3 367	3 501
Transport et déplacements	632	726	444	479
Salaires et avantages sociaux –personnel opérationnel	298	396	287	357
Services de bateaux-pilotes	317	333	259	259
Salaires et avantages sociaux-personnel administratif	195	406	195	366
Services professionnels et spéciaux	20	37	37	46
Services publics, fournitures et approvisionnements	64	97	43	67
Ordinateurs portables des pilotes et logiciel de navigation	41	41	29	29
Location	27	50	26	49
Intérêts et autres charges	8	14	24	40
Frais de formation des pilotes	2	85	-	77
Communications	11	23	12	23
Achat de services de répartition	19	19	12	12
Amortissement	14	27	12	24
Répartitions et entretien	<u>6</u>	<u>14</u>	<u>6</u>	<u>14</u>
	<u>6 279</u>	<u>7 285</u>	<u>4 753</u>	<u>5 343</u>
Bénifice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	\$ 601	\$ (143)	\$ 274	\$ (296)
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(4 208)</u>	<u>(3 464)</u>	<u>(6 080)</u>	<u>(5 510)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>\$ (3 607)</u>	<u>\$ (3 607)</u>	<u>\$ (5 806)</u>	<u>\$ (5 806)</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie

(en milliers)

<u>Non vérifiés</u>	<u>3 mois au</u> <u>30 juin 2011</u>	<u>Exercice</u> <u>terminé</u> <u>le 30 juin 2011</u>	<u>3 mois au</u> <u>30 juin 2010</u>	<u>Exercice</u> <u>terminé</u> <u>30 juin 2010</u>
<u>Activités d'exploitation</u>				
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	\$ 601	\$ (143)	\$ 274	\$ (296)
Éléments sans effet sur la trésorerie:				
Avantages sociaux futurs	91	182	80	60
Amortissement	14	27	12	24
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
(Augmentation) diminution des créances	(2 495)	(228)	(1 880)	(384)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	2 017	(2 263)	792	(2 263)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	<u>82</u>	<u>(217)</u>	<u>182</u>	<u>(120)</u>
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités d'exploitation	<u>310</u>	<u>(2642)</u>	<u>(540)</u>	<u>(2 979)</u>
<u>Activités d'investissement</u>				
Cession de titre de placement	-	1 201	-	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles	<u>(1)</u>	<u>(7)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
(Sorties) rentrées de fonds liées aux activités d'investissement	<u>(1)</u>	<u>1 194</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>Activités de financement</u>				
Produit de la dette bancaire	-	-	-	-
Remboursement de la dette bancaire	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
(Sorties) rentrées de fonds liées aux activités de financement	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>Trésorerie et équivalents de trésorerie:</u>				
Augmentation (diminution) durant l'exercice	\$ 309	\$ (1 448)	\$ (540)	\$ (2 979)
Solde au début de l'exercice	<u>(951)</u>	<u>806</u>	<u>(3 313)</u>	<u>(874)</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>\$ (642)</u></u>	<u><u>\$ (642)</u></u>	<u><u>\$ (3 853)</u></u>	<u><u>\$ (3 853)</u></u>
Représenté par :				
Trésorerie (découvert bancaire)	\$ (642)	\$ (642)	\$ (3 853)	\$ (3 853)
Équivalents de trésorerie	-	-	-	-

Commentaire sur les résultats financiers trimestriels non vérifiés au 30 juin 2011

Trafic maritime

L'amélioration des résultats financiers est principalement attribuable au volume élevé de trafic au deuxième trimestre. Au cours des six premiers mois de l'exercice financier de 2011, l'Administration a dépassé les prévisions inscrites au budget de 2011 et le volume de trafic de 2010.

Analyse du trafic au cours des 6 mois au 30 juin 2011 (Affectations de pilotage)

<u>Circonscription</u>	<u>Réel 2011</u>	<u>Budget 2011</u>	<u>Écart</u>	<u>Réel 2010</u>	<u>Écart</u>
Circonscription de Cornwall	877	565	+55 %	617	+42 %
Circonscription n ^o 1 et lac Ontario	569	296	+92 %	407	+40 %
Circonscriptions n ^{os} 2 et 3	887	502	+77 %	572	+55 %
*Port de Churchill	_____ -	_____ -	_____ -	_____ -	_____ -
Total	<u>2 333</u>	<u>1 363</u>	<u>+71 %</u>	<u>1 596</u>	<u>+46 %</u>

* Le port est exploité annuellement de la mi-juillet à la fin octobre.

Nota : L'Administration œuvre dans la Voie maritime du Saint-Laurent, laquelle ferme chaque année pour l'hiver, de la fin décembre à la fin mars. Aucune activité ne se déroule de janvier à la fin mars.

En 2011, en plus d'assurer le service aux principaux clients industriels dont les navires transitent par la Voie maritime, l'Administration a contribué à réduire la pression dans d'autres régions en permettant le réacheminement de cargaisons par le réseau de la Voie maritime. Nombre de cargaisons devant transiter par le Golfe du Mexique n'ont pu y être acheminées en raison des inondations du Mississippi, et elles ont été transbordées rapidement et efficacement par le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs. Dans les premiers mois de 2011, en raison des fermetures pour entretien aux raffineries de Sarnia et de Windsor, des navires ont été appelés à transporter des produits pétroliers pour assurer l'approvisionnement de cette région. Les volumes de matériaux de construction en vrac, comme les galets et le sel, ont augmenté par rapport à 2010, surtout grâce à la reprise des économies canadienne et américaine dans la région des Grands Lacs.

Statistiques financières

<u>(en milliers de dollars)</u>	<u>Exercice terminé</u> <u>le 30 juin 2011</u>	<u>Exercice terminé</u> <u>le 30 juin 2010</u>	<u>Écart</u>
Recettes	\$ 7 142	\$ 5 047	\$ 2 095
Frais d'exploitation	6 657	4 771	1 886
Frais d'administration	<u>628</u>	<u>572</u>	<u>56</u>
Surplus (déficit)	<u>\$ (143)</u>	<u>\$ (296)</u>	<u>\$ 153</u>
Affectations de pilotage	<u>2 333</u>	<u>1 596</u>	<u>737</u>

Au 2^{ème} trimestre, l'Administration a enregistré un profit net de 610 000 \$ grâce à l'augmentation du trafic par rapport à 2010.

Depuis le début de l'exercice, l'Administration a enregistré une perte nette de 143 000 \$. Vu la fermeture de la Voie maritime pour entretien de routine, l'Administration n'a connu aucune activité entre janvier et la fin-mars.

Aperçu pour 2011 et enjeux stratégiques

L'Administration a souscrit et adhère à un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE). Ce programme a été introduit au cours de réunions de planification stratégique tenues en juin 2011. La GRE est en voie d'être intégrée dans la stratégie de l'Administration, avec comme objectif l'établissement d'une culture de reconnaissance et d'identification des risques au sein de l'organisation.

Le programme couvre toutes les facettes du fonctionnement de l'Administration, dont les opérations, les finances et les fonctions du conseil de direction. Le Conseil se réunit cinq fois par année, il examinera les stratégies de gestion et d'atténuation des risques et apportera les amendements nécessaires selon les besoins.

Les trois principaux secteurs de risque demeurent l'incapacité à prévoir le volume de trafic à long terme, la planification de la relève des pilotes ainsi que du personnel cadre, le tout dans un milieu en constante évolution. Des politiques d'atténuation sont en place pour faire face aux conséquences possibles mais la probabilité d'encourir ces risques demeure élevée.

Crédits alloués

L'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage* précise qu'il ne peut être accordé à l'Administration aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement. Elle est financièrement autonome depuis sa création en 1972 et souscrit périodiquement à une stratégie visant à garantir que cet objectif demeure l'une de ses premières priorités.