



**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS**

**202, rue Pitt, 2ième étage**

**Cornwall (Ontario) K6H 5R9**

**ÉTATS FINANCIERS NON VÉRIFIÉS**

**Résultats trimestriels**

**Neuf mois au 30 septembre 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.

Le directeur général,

Robert Lemire

Le secrétaire et trésorier,

Réjean Ménard

Cornwall (Ontario)

Le 30 novembre 2011

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS**

**Bilan**

(en milliers)

**Non vérifiés**

	<b><u>30 septembre 2011</u></b>	<b><u>31 décembre 2010</u></b>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 060 \$	2 006 \$
Créances	<u>2 125</u>	<u>2 563</u>
	4 185	4 569
À long terme		
Immobilisations corporelles	69	119
Actifs incorporels	<u>23</u>	<u>-</u>
	<u>4 277 \$</u>	<u>4 688 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Dette et découvert bancaires	307 \$	- \$
Salaires et avantages sociaux à payer	3 674	4 446
Autres créditeurs et charges à payer	175	334
Avantages sociaux futurs	<u>40</u>	<u>41</u>
	4 196	4 821
À long terme		
Avantages sociaux futurs	<u>3 451</u>	<u>3 249</u>
	<u>7 647</u>	<u>8 070</u>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital d'apport	82	82
Déficit accumulé	<u>(3 452)</u>	<u>(3 464)</u>
	<u>(3 370)</u>	<u>(3 382)</u>
	<u>4 277 \$</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**

	<b><u>3 mois au</u></b> <b><u>30 sept. 2011</u></b>	<b><u>Exercice terminé</u></b> <b><u>le 30 sept. 2011</u></b>	<b><u>3 mois au</u></b> <b><u>30 sept. 2010</u></b>	<b><u>Exercice terminé</u></b> <b><u>le 30 sept. 2010</u></b>
<b>Produits</b>				
Droits de pilotage	5 967 \$	13 092 \$	6 545 \$	11 570 \$
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	13	28	20	37
Intérêts et autres produits	<u>-</u>	<u>1</u>	<u>-</u>	<u>4</u>
	<u>5 980</u>	<u>13 121</u>	<u>6 565</u>	<u>11 611</u>
 <b>Charges</b>				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	4 235	9 252	4 334	7 835
Transport et déplacements	573	1 299	526	1 005
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	320	716	289	646
Services de bateaux-pilotes	299	632	302	561
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	229	635	205	572
Services professionnels et spéciaux	16	53	20	66
Services publics, fournitures et approvisionnements	38	134	18	85
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	35	76	37	66
Location	27	77	27	75
Intérêts et autres charges	3	17	19	59
Frais de formation des pilotes	2	85	-	77
Communications	16	38	14	37
Achat de services de répartition	14	34	20	32
Amortissement	14	41	12	36
Réparations et entretien	<u>4</u>	<u>20</u>	<u>7</u>	<u>20</u>
	<u>5 825</u>	<u>13 109</u>	<u>5 830</u>	<u>11 172</u>
 Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	 155 \$	 12 \$	 735 \$	 439 \$
 Bénéfices non répartis au début de l'exercice	 <u>(3 607)</u>	 <u>(3 464)</u>	 <u>(5 806)</u>	 <u>(5 510)</u>
 Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	 <u><u>(3 452)</u></u> \$	 <u><u>(3 452)</u></u> \$	 <u><u>(5 071)</u></u> \$	 <u><u>(5 071)</u></u> \$

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS**

**État des flux de trésorerie  
(en milliers)**

**Non vérifiés**

	<b><u>3 mois au</u></b>	<b><u>Exercice terminé le</u></b>	<b><u>3 mois au</u></b>	<b><u>Exercice terminé le</u></b>
	<b><u>30 septembre 2011</u></b>	<b><u>30 septembre 2011</u></b>	<b><u>30 septembre 2010</u></b>	<b><u>30 septembre 2010</u></b>
<b><u>Activités d'exploitation</u></b>				
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	155 \$	12 \$	734 \$	438 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie:				
Avantages sociaux futurs	21	203	122	182
Amortissement	14	41	12	36
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
(Augmentation) diminution des créances	665	437	(439)	(823)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	1 490	(773)	1 602	(661)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	<u>58</u>	<u>(159)</u>	<u>(14)</u>	<u>(134)</u>
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités d'exploitation	<u>2 403</u>	<u>(239)</u>	<u>2 017</u>	<u>(962)</u>
<b><u>Activités d'investissement</u></b>				
Cession de titres de placement	-	1 201	-	-
Investissements à long terme	(2 060)	(2 060)	-	-
Acquisitions d'immobilisations corporelles	<u>(7)</u>	<u>(14)</u>	<u>(7)</u>	<u>(7)</u>
(Sorties) rentrées de fonds liées aux activités d'investissement	<u>(2 067)</u>	<u>(873)</u>	<u>(7)</u>	<u>(7)</u>
<b><u>Activités de financement</u></b>				
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>
<b><u>Trésorerie et équivalents de trésorerie:</u></b>				
Augmentation (diminution) durant l'exercice	336 \$	(1 112) \$	2 010 \$	(969) \$
Solde au début de l'exercice	<u>(642)</u>	<u>806</u>	<u>(3 853)</u>	<u>(874)</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>(306)</u></u> \$	<u><u>(306)</u></u> \$	<u><u>(1 843)</u></u> \$	<u><u>(1 843)</u></u> \$
Représenté par :				
Trésorerie (découvert bancaire)	(306) \$	(306) \$	(1 843) \$	(1 843) \$
Équivalents de trésorerie	-	-	-	-

## **Notes sur les états financiers non vérifiés**

### **1. Autorité et objectifs**

L'Administration de pilotage des Grands Lacs limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1998, elle était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et exerçait ses activités sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs limitée. Conformément à la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes qui lui sont désignées.

L'Administration est exempte du paiement d'impôts sur le revenu.

### **2. Fondement de la présentation**

À titre de société d'État, l'Administration a dû adopter les nouvelles Normes internationales d'information financière (IFRS) le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Les présents états financiers non vérifiés ont été préparés conformément à ces normes. L'adoption des nouvelles normes n'a pas eu d'incidence sur les états financiers et ne touchera que les notes de divulgation des renseignements au 31 décembre 2011.

### **3. Principales conventions comptables**

Les principales conventions comptables utilisées dans la préparation des présents états financiers se résument ainsi :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie représentent les investissements à court terme facilement mobilisables.

(b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont enregistrées au coût; leur amortissement est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie estimative suivante :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et de communication	10 ans

(c) Actifs incorporels

Les logiciels sont enregistrés au coût; leur amortissement est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie estimative suivante :

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

(d) Prestations de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime de retraite à prestations déterminées offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est basé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(e) 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 de répartition des prestations au prorata des années de service reconnu ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction sur différents éléments comme le taux d'escompte, l'augmentation du taux d'indemnisation, l'inflation, l'âge des employés au moment où ils prennent leur retraite et différents autres facteurs.

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 actuarielles pendant l'exercice.

(f) Conversion 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 du bilan. 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 inclus dans le bénéfice net (perte nette) de l'exercice.

(g) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres revenus sont comptabilisés au moment de leur acquisition selon la méthode des intérêts effectifs.

(h) Capital d'apport

Les montants représentant les valeurs des biens cédés et du matériel transféré par le gouvernement du Canada en 1972 et les coûts des propriétés et de l'équipement financé au moyen de crédits parlementaires antérieurs figurent au titre de capital d'apport.

(i) Actifs financiers

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

- détenus à des fins de transaction;
- détenus jusqu'à leur échéance;
- disponibles à la vente;
- comme prêts et créances.

Tous les actifs financiers de l'Administration sont sous forme de prêts et créances. La classification est déterminée au moment de la comptabilisation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif financier.

(j) Incertitude relative à la mesure

La préparation d'états financiers exige de la direction qu'elle porte des jugements, fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques et sur les montants déclarés d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses. Les estimations et les hypothèses qui en découlent sont fondées sur l'expérience historique et différents autres facteurs qui semblent raisonnables compte tenu des circonstances, et dont les résultats sont à la base des jugements portés sur la valeur comptable des actifs et des passifs, qui n'est pas nécessairement apparente selon d'autres sources. Les résultats réels pourraient différer significativement de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses fondamentales sont réexaminées régulièrement. Une révision des estimations sera comptabilisée pour la période au cours de laquelle la révision a eu lieu lorsque cette révision ne concerne que cette période, et pour cette période et les périodes suivantes si la révision touche à la fois cette période et les périodes suivantes.

## Discussion et analyse de la direction pour le trimestre se terminant le 30 septembre 2011

### Trafic

L'amélioration des résultats financiers est principalement attribuable au volume élevé de trafic aux deuxième et troisième trimestres. Au cours des neuf 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 9 mois se terminant en septembre 2011 (nombre d'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	1 645	1 255	+31 %	1 366	+20 %
Circonscription n° 1 et lac Ontario	1 034	615	+68 %	847	+22 %
Circonscriptions n <sup>os</sup> 2 et 3	1 642	1 198	+37 %	1 397	+18 %
*Port de Churchill	<u>29</u>	<u>38</u>	<u>-24 %</u>	<u>44</u>	<u>- 57 %</u>
Total	<u>4 350</u>	<u>3 106</u>	<u>+40 %</u>	<u>3 654</u>	<u>+19 %</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 s'y 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 navires qui devaient transiter par le Golfe du Mexique n'ont pu le faire en raison des inondations du Mississippi, et les cargaisons ont été acheminées rapidement et efficacement par le réseau de la Voie maritime et des Grands Lacs. Dans les premiers mois de 2011, en raison de la fermeture pour entretien des 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)</u>	<u>Exercice terminé le</u> <u>30 septembre 2011</u>	<u>Exercice terminé le</u> <u>30 septembre 2010</u>	<u>Écart</u>
Recettes	13 121 \$	11 611 \$	1 510 \$
Frais d'exploitation	12 154	10 307	1 847
Frais d'administration	<u>955</u>	<u>866</u>	<u>89</u>
Surplus (déficit)	<u>12 \$</u>	<u>438 \$</u>	<u>(426) \$</u>
Affectations de pilotage	<u>4 350</u>	<u>3 654</u>	<u>696</u>

Au 3<sup>ème</sup> trimestre, l'Administration a enregistré un profit net de 155 000 \$ grâce à l'augmentation du trafic par rapport à 2010.

Depuis le début de l'exercice, l'Administration a enregistré un surplus de 12 000 \$. Vu la fermeture de la Voie maritime pour entretien de routine, l'Administration n'a exercé 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 parlementaires**

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.