



Administration de pilotage des Grands Lacs Great Lakes Pilotage Authority

Rapport financier du premier trimestre 2024

Pour la période close le 31 mars 2024

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 2024. 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 2023.

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 de gestion ainsi que les états financiers intermédiaires non audités. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

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

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 occasions 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 250 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 binationale 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. Elle se coordonne également avec la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui est responsable des questions de pilotage par des pilotes américains dans les eaux internationales.

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 harmoniser ses activités en fonction des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'APGL est actuellement en négociation avec la Guilde de la marine marchande du Canada, qui représente les pilotes. Les négociations en cours portent sur deux conventions collectives, soit celles du lac Ontario et de la circonscription no 1. Deux conventions collectives ont été ratifiées en 2023, celles de Cornwall et des circonscriptions nos 2 et 3. L'APGL s'investit activement dans ses négociations avec la Guilde afin de conclure une entente visant les deux conventions collectives restantes.

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 2024 par rapport aux objectifs établis pour ce même trimestre et par rapport aux résultats du premier trimestre de 2023.

INDICATEURS DE RENDEMENT STRATÉGIQUE	T1-2024	Objectif	Vs objectif	T1-2023	Vs 2023
1 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION					
Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	<input type="checkbox"/>	0	<input type="checkbox"/>
Nombre d'incidents maritimes mineurs	0	0	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>
% d'affectations sans incident	100,0%	99,9%	<input checked="" type="checkbox"/>	99,6%	<input checked="" type="checkbox"/>
2 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE					
Heures de retard aux navires dû au manque de pilotes	0	0	<input checked="" type="checkbox"/>	0	<input checked="" type="checkbox"/>
3 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Revenu net (en millions)	(1,2 \$)	(1,5 \$)	<input checked="" type="checkbox"/>	(1,3 \$)	<input checked="" type="checkbox"/>
INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNEL	T1-2024	Objectif	Vs objectif	T1-2023	Vs 2023
4 - AFFECTATIONS DE PILOTAGE					
Saison de navigation	308	170	<input checked="" type="checkbox"/>	170	<input checked="" type="checkbox"/>
Travail d'hiver	104	101	<input checked="" type="checkbox"/>	101	<input checked="" type="checkbox"/>
5 - AUTONOMIE FINANCIÈRE					
Coût par affectation	9 504 \$	12 343 \$	<input checked="" type="checkbox"/>	11 533 \$	<input checked="" type="checkbox"/>

Objectif atteint Objectif non atteint Sans objet

TRAFIC

L'APGL a fourni des services de pilotage pendant l'hiver dans la circonscription no 2, entre Port Colborne (Ontario) et Port Huron (Michigan). La demande de services a été sensiblement la même qu'en 2023, soit 104 affectations en 2024 comparativement à 101 en 2023.

La saison de navigation 2024 de la Voie maritime du Saint-Laurent s'est ouverte avec l'entrée du premier navire dans le réseau à l'écluse de Saint-Lambert le 22 mars, soit à la même date qu'en 2023.

Du début de la saison de navigation à la fin du premier trimestre, 308 affectations ont été effectuées dans le cadre du pilotage obligatoire, comparativement à 170 en 2023. Cela représente une augmentation de 81 % du trafic par rapport à 2023, attribuable à un hiver doux et à l'absence d'une couverture de glace appréciable sur les Grands Lacs, ce qui a facilité la circulation en début de saison.

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 premier trimestre 2024, on n'a enregistré aucun incident. À titre de comparaison, il y a eu un incident mineur en 2023.

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 n'ont pas été 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 s'assurer qu'ils répondent à toutes les exigences du programme de certificats. Cela 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 est maintenant responsable 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 continue d'axer ses efforts sur la réduction du nombre d'heures de retard attribuables au manque de pilotes, et ce sans porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Au cours du premier trimestre de 2024, l'APGL n'a enregistré aucun retard en raison d'un manque de pilotes.

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, vu que de 20 à 25 pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer ce risque, l'APGL entend continuer à recruter et former un nombre élevé de pilotes.

L'APGL continue d'utiliser efficacement son Programme de formation des apprentis-pilotes. Des six apprentis-pilotes qui poursuivent leur formation entreprise en 2023, quatre devraient être brevetés d'ici la fin de l'année. Les efforts de recrutement se poursuivront en 2024.

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. La présence et la quantité de glace ont une influence sur les niveaux de trafic en mars, la Voie maritime rouvre habituellement vers le 22 mars.

Au premier trimestre de 2024, l'APGL a enregistré des revenus de 2,7 M\$, une augmentation de 0,9 M\$ par rapport à la même période en 2023. Les coûts de fonctionnement et d'administration ont pour leur part augmenté de 0,8 M\$. Les revenus et les dépenses ont augmenté par rapport à l'année précédente, ce qui est attribuable à l'augmentation du nombre d'affectations pendant la saison de navigation, avec 308 au premier trimestre de 2024 contre 170 au cours de la période correspondante en 2023. Le nombre d'affectations a augmenté grâce à un hiver doux et à l'absence d'une couverture de glace importante sur les Grands Lacs, ce qui facilite la circulation en début de saison.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du premier trimestre de 2024 par rapport à la même période en 2023.

Au 31 mars				
	2024	2023	Écart	%
En millions de dollars canadiens				
Revenus	2.7 \$	1.8 \$	0.9 \$	50.0%
Coûts d'exploitation	3.0 \$	2.5 \$	-0.5 \$	-20.0%
Coûts administratifs	0.9 \$	0.6 \$	-0.3 \$	-50.0%
Perte	-1.2 \$	-1.3 \$	0.1 \$	7.7%
Autres éléments du résultat étendu	-	-	-	
Perte globale	-1.2 \$	-1.3 \$	0.1 \$	7.7%

Flux de trésorerie

L'APGL affichait un solde de trésorerie de 5,3 M\$ et aucun placement à court terme à la fin du premier trimestre de 2024, comparativement à un solde de trésorerie de 11 M\$ et aucun placement à court terme à la même date en 2023. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 5 M\$ au cours du premier trimestre.

GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 31 mars 2024, le conseil d'administration se compose du président et de cinq administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Sur les six administrateurs, on compte trois 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 l'APGL par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Trois réunions du Conseil et deux réunions de comité ont eu lieu au cours du premier trimestre de 2024. Le taux de participation à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pendant ce trimestre totalisent 16 875 \$ (13 750 \$ pour la même période en 2023).

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE DE 2024		
	Trois mois au 31 mars 2024	Trois mois au 31 mars 2023
Conseil d'administration	8 600 \$	2 480 \$
Administration	24 923 \$	23 848 \$
TOTAL	33 523 \$	26 328 \$

RELATIONS DE TRAVAIL

Pilotes

Les pilotes sont organisés selon les quatre groupes de négociation collective indiqués ci-dessous, basés sur les circonscriptions. Ils sont tous représentés par la Guilde de la marine marchande du Canada.

- 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 avec les pilotes, deux ont été ratifiées en 2023 et deux sont toujours en cours de négociation.

Alliance de la fonction publique du Canada

L'Alliance de la fonction publique du Canada représente le personnel administratif et les répartiteurs. La convention actuelle entre l'APGL et l'Alliance doit expirer le 30 juin 2024. Les négociations en vue d'un nouvel accord commenceront plus tard dans l'année.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du premier trimestre de 2024, 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 2023.

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 2023. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles ou aux engagements au cours du premier trimestre de 2024.

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 17, *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2023.

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.

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.

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels
Trois mois au 31 mars 2024

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2^e étage
Cornwall (Ontario) K6H 5R9

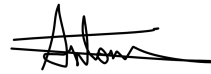
Déclaration de responsabilité de la direction

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.



Jason Rimmer
Directeur général



Antony Sebastiampillai, CPA
Directeur des finances

Cornwall (Ontario)
Le 17 mai 2024

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière (en milliers)

Non audité

	<u>31 mars 2024</u>	<u>31 décembre 2023</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 264 \$	17 116 \$
Clients et autres créances	1 473	7 138
Frais payés d'avance	33	46
	<u>6 770</u>	<u>24 300</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles	744	804
Immobilisations incorporelles	20	23
Actif au titre de droits d'utilisation	-	7
	<u>7 534 \$</u>	<u>25 134 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	5 376 \$	21 047 \$
Autres créiteurs et charges à payer	1 153	1 870
Avantages du personnel	17	17
Obligation locative	-	7
	<u>6 546</u>	<u>22 941</u>
À long terme		
Avantages sociaux du personnel	2 114	2 099
	<u>8 660</u>	<u>25 040</u>
CAPITAUX PROPRES		
Surplus (déficit) accumulé	(1 126)	94
	<u>7 534 \$</u>	<u>25 134 \$</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

	<u>Trois mois au 31 mars 2024</u>	<u>Trois mois au 31 mars 2023</u>
PRODUITS		
Redevances de pilotage	2 429 \$	1 546 \$
Intérêts et autres produits	266	275
	<u>2 695</u>	<u>1 821</u>
CHARGES		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	1 965 \$	1 324 \$
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	383	412
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	379	305
Transport et déplacements	292	228
Services professionnels et spéciaux	269	157
Frais de formation et de recrutement des pilotes	188	284
Services publics, fournitures et approvisionnements	95	88
Services de bateaux-pilotes	76	80
Amortissement	71	56
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	45	-
Communications	41	22
Frais d'intérêts et bancaires	34	10
Réparations et entretien	27	81
Location	20	3
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	13	47
Achat de services de répartition	8	14
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	7	19
Services de transfert de pilotes	2	6
Intérêt sur l'obligation locative	-	1
	<u>3 915</u>	<u>3 137</u>
Perte au cours de l'exercice	(1 220) \$	(1 316) \$
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 nette au cours de l'exercice	<u>(1 220) \$</u>	<u>(1 316) \$</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

	<u>Trois mois au 31 mars 2024</u>	<u>Trois mois au 31 mars 2023</u>
Surplus accumulé au début de l'exercice	94 \$	7 229 \$
Perte au cours de l'exercice	(1 220)	(1 316)
(Déficit) Surplus accumulé à la fin de l'exercice	(1 126) \$	5 913 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie

(en milliers)

Non audité

	<u>Trois mois au</u> <u>31 mars 2024</u>	<u>Trois mois au</u> <u>31 mars 2023</u>
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte au cours de l'exercice	(1 220) \$	(1 316) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux du personnel	15	(188)
Amortissement	71	56
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	7	19
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:		
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	5 665	5 434
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	13	9
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	(15 670)	(11 256)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	(717)	(855)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'exploitation	<u>(11 836)</u>	<u>(8 097)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>(9)</u>	<u>(11)</u>
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'investissement	<u>(9)</u>	<u>(11)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement de l'obligation locative	<u>(7)</u>	<u>(20)</u>
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités de financement	<u>(7)</u>	<u>(20)</u>
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Diminution nette durant l'exercice	(11 852)	(8 128)
Solde au début de l'exercice	17 116	19 130
Solde à la fin de l'exercice	<u>5 264</u> \$	<u>11 002</u> \$

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 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 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 frais qui doivent lui être payés 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.

4. Informations significatives sur les 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 connu et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 mars 2024 (aucun en 2023).

(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, 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 :

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 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 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, qui comprennent 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. Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration peut faire l'objet de diverses réclamations ou procédures judiciaires. Elle estime toutefois que le règlement final de ces réclamations ne devrait pas avoir d'effet important sur ses états financiers.

L'Administration est impliquée dans un litige juridique à la suite de la résiliation d'un contrat de service en 2023. Le fournisseur a entamé une action en justice pour manque à gagner. Toutefois, le montant de la demande n'a pas été précisé. Compte tenu de l'incertitude entourant l'issue de l'affaire et de l'incapacité d'estimer avec précision les répercussions financières potentielles, aucun passif n'a été enregistré.