Great Lakes Pilotage Authority

Administration de pilotage des Grands Lacs

Rapport financier du troisième trimestre de 2019

Pour la période close le 30 septembre 2019

RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements sur le plan de l'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) pour le troisième trimestre terminé le 30 septembre 2019. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 septembre 2019; ceux-ci ont été préparés conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, Information financière intermédiaire (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

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

SEUIL DE TOLÉRANCE

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

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

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

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le* pilotage, l'Administration a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba,

et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont offerts par l'entremise d'affectation des pilotes aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. De plus, l'Administration administre un système de certificats de pilotage touchant environ 300 titulaires de certificat, qui vise à assurer que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage* et du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

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

L'Administration a la responsabilité de fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers. Elle doit également être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

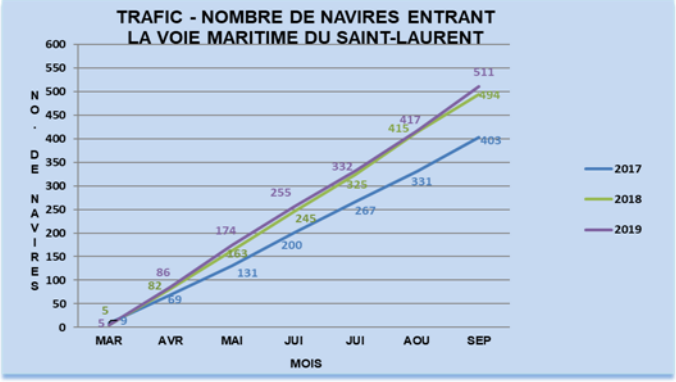
L'Administration utilise les indicateurs de performance stratégiques et opérationnels ci-dessous comme partie intégrante de son processus de prise de décision. L'analyse qui suit représente la performance au 3e trimestre de 2019 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du 3e trimestre de 2018.

INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		T3-2019	Objectif	Vs Objectif	T3-2018	Vs 2018
1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-1	Nombre d'incidents maritimes majeurs	**0**	0	■	0	■
1-2a	Nombre d'incidents maritimes mineurs	**6**	5	■	8	■
1-2b	% d'affectations sans incident	**99,9%**	99,9%	■	99,9%	■
2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-1	Nombre de retards aux navires - manque de pilotes (heures)	**5 014**	1 000	■	1 698	■
3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-1	Revenu net (en millions)	**0,7 $**	0,1 $	■	1,1 $	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		**T3-2019**	**Objectif**	**Vs Objectif**	**T3-2018**	**Vs 2018**
1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-3	Nombre de transit audité de navires canadiens	**1 010**	900	■	1 393	□
1-4	Surveillance des titulaires de certificats (validié)	**OUI**	OUI	■	OUI	■
2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-2a	Nombre d'apprentis-pilotes recruté	**7**	8	■	7	□
2-2b	Nombre d'apprentis-pilotes formés et retenus	**6**	7	■	6	□
3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-2	Coût par affectation	**3 907 $**	4 303 $	■	3 820 $	■
4 - MODIFICATIONS TARIFAIRES						
4-1a	Approbation des tarifs prévus (hausse nette en %)	**3,95%**	3,95%	■	2,95%	□
4-1b	Approbation des tarifs avant le début de la saison de navigation	**OUI**	OUI	■	OUI	■

■ Performance égale ou supérieure ■ Performance légèrement inférieure ■ Performance nettement inférieure □ Comparaison de performance n'est pas pertinante

TRAFIC

Au cours du troisième trimestre, 256 navires sont entrés dans le réseau des Grands Lacs, pour un cumulatif de 511 navires cette année; à la même date en 2018, ces chiffres étaient respectivement de 245 et 494. La hausse de 3,4 % est attribuable en grande partie à l'augmentation de la demande de pilotage à bord de navires canadiens, qui a augmenté de 154 % par rapport à 2018, principalement en raison des services rendus aux navires-citernes et au nombre réduit de titulaires de certificats de pilotage. En outre, le pourcentage d'affectations de pilotage dispensées aux compagnies canadiennes est passé de 13,6 % en 2018 à 28,7 % jusqu'à présent en 2019.



En mai 2019, les fortes précipitations enregistrées dans la région des Grands Lacs, combiné à la fonte des neiges, ont provoqué des niveaux d'eau record dans les lacs et les rivières. Pour minimiser les inondations et la destruction de propriétés dans la région du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, autant du côté canadien qu'américain, l'Administration et les pilotes ont travaillé de concert avec les intervenants de l'industrie, notamment en appuyant le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent (CILOFSL), afin de réduire les effets négatifs de la navigation. De la mi-juin à la fin août, l'écoulement du lac Ontario a été de 10 400 m^3 par seconde, soit de débit maximal tolérable pour la sécurité de la navigation. Ainsi, les navires transitant dans ces zones devaient réduire leur vitesse, même jusqu'à 50 %, pour atténuer l'effet de sillage durant les périodes de hauts niveaux d'eau. De plus, les hauts niveaux d'eau dans la circonscription internationale n° 1 ont fait augmenter la force des courants, avec comme résultat que l'assistance de remorqueurs était nécessaire à l'écluse Iroquois. La charge de travail des pilotes a ainsi été alourdie par l'augmentation du nombre d'heures de travail et de surtemps nécessaires pour les transits à vitesse réduite. La situation fait l'objet d'un suivi régulier de la part de la Voie maritime et du CILOFSL afin d'assurer que le débit maximal est maintenu à un degré et une vitesse sécuritaires pour la navigation, et ce jusqu'à la fin de la saison.

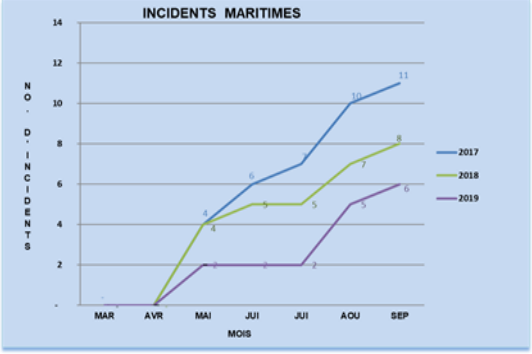
Depuis le début de l'année, le nombre d'affectations est en hausse de 17,2 % par rapport à 2018 et de 38,7 % par rapport aux prévisions budgétaires pour 2019. Selon l'information reçue de l'industrie, le trafic pour le reste de la saison sera inférieur à ce que l'on a connu en 2018.

Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2019	Budget 2019	% de l'écart	Réel 2018	% de l'écart
Période hivernale	165	-	N/A	-	N/A
SAISON DE NAVIGATION					
Cumulatif pour l'exercice *	6 628	4 780	38,7%	5 657	17,2%
Reste de l'exercice	2 772	2 920	-5,1%	3 141	-11,7%
TOTAL	9 400	7 700	22,1%	8 798	6,8%

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

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES

Incidents maritimes



La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'Administration. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sécuritaire et aux navires un passage en toute sécurité. Au troisième trimestre de 2019, on a signalé quatre incidents mineurs (total de six jusqu'à présent cette année) et aucun incident majeur, comparativement à cinq incidents mineurs (total de neuf cumulatif) et aucun incident majeur pendant la même période en 2018.

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

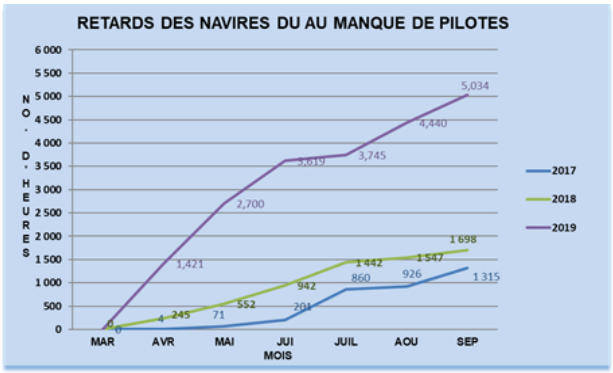
En réponse à une pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'Administration a introduit une exigence selon laquelle tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont tenus d'être titulaires d'un Certificat de pilotage délivré par l'Administration. 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'Administration 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'Administration doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés.

L'Administration surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, ce qui comprend la communication avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et la suspension ou l'annulation de leur certificat lorsqu'elle le juge opportun.

Au cours du troisième trimestre de 2019, l'Administration a contrôlé 527 transits de navires canadiens choisis au hasard (cumulatif de 1 010 jusqu'à présent cette année) et a conclu que tous étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'avaient pas été demandés.

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES

Retards aux navires



L'Administration continue de concentrer son attention sur la réduction du nombre d'heures de retard attribuables au manque de pilotes, tout en veillant à ne pas porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Au cours du troisième trimestre, l'Administration a enregistré 1 415 heures de retards causés aux navires en raison du manque de pilotes (total de 5 034 heures jusqu'à présent cette année), comparativement à 756 heures (total de 1 698 heures) pendant la même période en 2018.

Malgré l'augmentation de 55,5 pilotes ETP en 2018 à 60,2 jusqu'à présent cette année, l'augmentation de 17,2 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 ainsi que les effets incontrôlables des conditions extrêmes de glace et du débit élevé du lac Ontario ont provoqué une hausse importante des retards occasionnés aux navires comparativement à 2018. L'Administration continue de travailler avec l'industrie pour trouver les solutions les moins coûteuses lorsque les retards sont inévitables.

Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'Administration considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu qu'environ 20 pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre d'apprentis.

L'Administration utilise efficacement son programme de formation des apprentis-pilotes. Au cours du troisième trimestre, un (1) apprenti-pilote a reçu son brevet. En date du 30 septembre 2019, sept (7) apprentis sont en formation et on s'attend à ce qu'ils reçoivent leur brevet au cours de la saison de navigation 2020. Un (1) apprenti entreprendra sa formation au cours du quatrième trimestre de 2019.

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE

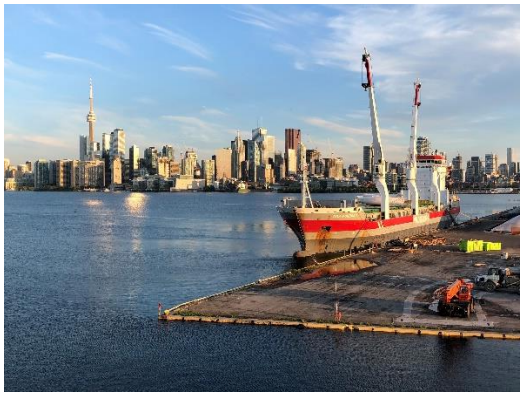
L'Administration a enregistré une perte de 0,2 million $ au troisième trimestre, portant le cumulatif pour l'exercice en cours à un surplus de 0,7 million $. En 2018, elle affichait un surplus de 0,6 million $ au troisième trimestre et un surplus cumulatif de 1,1 million $ pour l'exercice.

Le tableau suivant montre le rendement de l'Administration au cours du troisième trimestre de 2019 par rapport à la même période en 2018.

En million	3 mois au 30 septembre 2019	3 mois au 30 septembre 2018	Écart	%	Exercice terminé le 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2018	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	12,7 $	11,3 $	1,4 $	12,4%	27,3 $	22,7 $	4,6 $	20,3%	Augmentation pricipalement attribuable à la hausse de 17,2 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 ainsi qu'aux revenus additionnels découlant de la navigation hivernale, en dehors de la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent,
Coûts d'exploitation	12,3	10,3	(2,0)	- 19,4 %	25,3	20,5	(4,8)	- 23,4%	Augmentation pricipalement attribuable aux salaires versés aux pilotes en raison de la hausse de 17,2 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 et de la demande de services de pilotage pendant l'hiver.
Coûts administratifs	0,6	0,4	(0,2)	- 50,0%	1,3	1,1	(0,2)	- 18,2%	Aucun élément en particulier n'est différent des résultats de 2018.
Bénéfice (perte)	(0,2) $	0,6 $	(0,8) $	-133,3 %	0,7 $	1,1 $	(0,4) $	-36,4%	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%	
Résultat global (perte)	(0,2) $	0,6 $	(0,8) $	-133,3 %	0,7 $	1,1 $	(0,4) $	-36,4%	

La direction prévoit que le nombre d'affectations en 2019 sera de 22,1 % supérieur aux prévisions budgétaires et de 6,8 % supérieur à celui de 2018, et que les services seront dispensés principalement en temps supplémentaire. De plus, l'Administration a connu et continuera et connaître une augmentation des salaires versés aux pilotes en raison de la perte importante d'efficacité des ressources résultant des conditions de glace extrêmes en avril et des hauts niveaux d'eau de mai à la fin août. À l'heure actuelle, l'Administration continue de prévoir encourir des pertes financières en 2019. La direction continue d'explorer les stratégies pour contenir les pertes anticipées.

Flux de trésorerie



L'Administration affiche un solde de trésorerie de 3,7 millions $ et des placements à court terme de 2,4 millions $ au terme du troisième trimestre de 2019, comparativement à un solde de trésorerie de 1,4 million $ et des placements à court terme de 5,2 millions $ à la même date en 2018. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 3,0 millions $ au cours du troisième trimestre et, se fondant sur les prévisions financières actuelles, ne prévoit pas avoir besoin de ces fonds pendant le reste de l'exercice 2019.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 30 septembre 2019, le conseil d'administration est composé du président par intérim et de cinq (5) administrateurs nommés par le gouverneur en conseil suite à la démission de la présidente le 28 juin 2019. Parmi les six (6) membres actuels du Conseil, on compte cinq (5) femmes et un (1) homme. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'Administration, et de faire rapport au Parlement sur ses activités par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Une (1) réunion du Conseil et trois (3) réunions de comité ont eu lieu au cours du troisième trimestre de 2019. Le taux de participation des membres à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pour cette période ont totalisé 49 000 $ (45 000 $ au troisième trimestre de 2018).

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2019		
	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019
M. Jim Pound Président du Conseil par intérim **(commençant le 29 juin 2019)**	2 479 $	2 479 $
M^me^ Danièle Dion Présidente du Conseil **(1er janvier au 28 juin 2019)**	- $	7 741 $
M^me^ Michèle Bergevin Directrice générale (commençant le 25 février 2019)	6 909 $	14 405 $
M. Stéphane Bissonnette Directeur général par intérim (1er janvier au 24 février 2019)	- $	4 947 $
Conseil d'administration (6 membres)	5 500 $	25 773 $
Cadres supérieurs (2 membres)	6 022 $	18 784 $
TOTAL	20 910 $	74 129 $

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'Administration croit fermement que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le public en général. Elle s'engage donc à répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'information de la part du public, des médias et de tous ceux qui sont concernés par ses opérations. Aucune nouvelle demande n'a été reçue pendant le troisième trimestre de 2019 et aucune demande n'était en suspens à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

L'Administration respecte la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles. Au cours du troisième trimestre, aucune plainte n'a été déposée auprès du Commissaire aux langues officielles concernant notre responsabilité d'offrir des services bilingues.

RELATIONS DE TRAVAIL

Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

La convention collective a expiré le 30 juin 2016. L'AFPC représente les répartiteurs et le personnel de bureau. Les parties se sont rencontrées trois fois au cours du troisième trimestre de 2019 et la prochaine séance de conciliation est prévue pour le 15 novembre 2019.

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

La convention collective de la *Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours* est expirée depuis le 31 mars 2017. L'Administration a entrepris les négociations en juillet 2019 et les a poursuivies pendant le troisième trimestre. La prochaine réunion est prévue en novembre 2019. Les conventions collectives de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent, la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* et la *Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots* viendront à expiration le 31 mars 2022.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du troisième trimestre de 2019, 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'Administration à l'égard de la présentation de l'information financière.

RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'Administration prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décision et une approche portant sur la gestion du risque de l'entreprise (GRE) a été mise en œuvre. Les risques de l'Administration sont décrits à la section *Revue de la Gouvernance* du rapport annuel 2018.

La direction estime que même s'il n'y a aucun changement en matière de risques stratégiques pour l'Administration, les répercussions financières associées à une rémunération supplémentaire des pilotes dû à l'augmentation du trafic, à la navigation dans les conditions de glace extrêmes que l'on a connues

au début de la saison de navigation 2019 et les niveaux d'eau élevés enregistrés au cours des deuxième et troisième trimestres auront comme conséquence une perte financière pour l'exercice en cours.

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 2018. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles et aux engagements au cours du troisième trimestre de 2019.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'Administration exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités commerciales. 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 financier 2018.

PASSIFS ÉVENTUELS

La direction estime qu'il n'existe aucun passif éventuel dans le troisième trimestre ou prévu pour le restant de l'exercice financier 2019 qui pourrait avoir une incidence importante sur les résultats financiers de l'Administration.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La direction estime qu'il n'y a aucun événement important survenu depuis la fin du troisième 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 troisième trimestre terminé le 30 septembre 2019. La direction estime qu'il n'y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui ont servi à préparer les états financiers du troisième trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du troisième trimestre de l'Administration, terminé le 30 septembre 2019, présentent une analyse complète de l'incidence sur l'Administration des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations IFRS dont l'application était obligatoire pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2014. Cet impact de même que des discussions sur les normes publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur sont décrits dans la note 3 – *Normes comptable,* des états financiers non audités du troisième trimestre terminé le 30 septembre 2019.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

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

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Neuf mois au 30 septembre 2019

Déclaration de la 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 l'Administration aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

La directrice générale,

Michèle Bergevin

Le directeur des finances,

Stéphane Bissonnette, CPA, CA

Cornwall (Ontario)
Le 27 novembre 2019

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	30 septembre 2019	31 décembre 2018
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 651 $	6 638 $
Placements	2 426	3 833
Clients et autres créances	5 975	4 147
Frais payés d'avance	35	28
	12 087	14 646
À long terme		
Immobilisations corporelles	623	559
Immobilisations incorporelles	304	306
Droit d'utilisation	237	-
	13 251 $	15 511 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	9 296 $	12 694 $
Autres créditeurs et charges à payer	1 124	977
Avantages du personnel	96	217
Contrat de location-acquisition	65	-
	10 581	13 888
À long terme		
Incitatif à la location différé	33	39
Avantages du personnel	2 226	2 122
Contrat de location-acquisition	227	-
	13 067	16 049
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	184	(538)
	13 251 $	15 511 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du résultat étendu
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019	3 mois au 30 septembre 2018	Exercice terminé le 30 septembre 2018
PRODUITS				
Droits de pilotage	12 571 $	27 086 $	11 210 $	22 634 $
Produits de bateaux-pilotes	24	43	21	38
Intérêts et autres produits	56	135	21	62
	12 651	27 264	11 252	22 734
CHARGES				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	10 074	19 766	8 128	15 438
Transport et déplacements	1 163	2 613	1 087	2 205
Services de bateaux-pilotes	589	1 135	483	1 024
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	382	928	350	923
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	238	726	254	701
Services professionnels et spéciaux	133	293	44	188
Services de transfert de pilotes	100	196	104	208
Amortissement	75	236	84	198
Communications	42	92	42	91
Services publics, fournitures et approvisionnements	40	135	40	132
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	16	87	10	65
Réparations et entretien	10	48	15	34
Achat de services de répartition	10	21	12	25
Frais de formation et de recrutement des pilotes	6	230	6	306
Location	5	13	20	61
Frais d'intérêts et bancaires	(5)	23	3	9
	12 878	26 542	10 682	21 608
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	(227) $	722 $	570 $	1 126 $
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	-	-	-	-
Résultat global de l'exercice	(227) $	722 $	570 $	1 126 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019	3 mois au 30 septembre 2018	Exercice terminé le 30 septembre 2018
Déficit accumulé au début de l'exercice	411 $	(538) $	(292) $	(848) $
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(227)	722	570	1 126
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	-	-	-	-
Résultat global total de l'exercice	(227)	722	570	1 126
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	184 $	184 $	278 $	278 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019	3 mois au 30 septembre 2018	Exercice terminé le 30 septembre 2018
Activités d'exploitation				
Résultat net de l'exercice	(227) $	722 $	570 $	1 126 $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages sociaux du personnel	38	(18)	(56)	(290)
Amortissement	66	198	84	198
Amortissement de l'incitatif à la location différé	(2)	(6)	(2)	(6)
Amortissement de contrats de location	12	45	-	-
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(379)	(1 828)	1 063	534
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	35	(8)	13	(6)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	4 270	(3 397)	2 404	(3 290)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	(114)	146	(24)	91
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	3 699	(4 146)	4 052	(1 643)
Activités d'investissement				
Vente de titres de placement	- $	3 833	-	3 664
Achat de titres de placement	(1 627)	(2 426)	(5,223)	(5,223)
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(12)	(192)	- $	(138)
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	(1 639)	1 215	(5 223)	(1 697)
Activités de financement				
Paiements d'immobilisation des obligations locatives	(17)	(57)	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	2 043	(2 988)	(171)	(3 340)
Solde au début de l'excercice	1 608	6 639	1 554	4 723
Solde à la fin de l'exercice	3 651 $	3 651 $	1 383 $	1 383 $
Représenté par:				
Trésorerie	3 651 $	3 651 $	1 383 $	1 383 $
Information supplémentaire				
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	- $	- $	- $	- $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes sur les états financiers non audités

1. Pouvoirs et objectifs

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

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur 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* pour 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, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration confirme sa conformité à la directive.

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

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

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada.* Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage* précise que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 27 novembre 2019.

(b) Base d'évaluation

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

3. Normes comptables

Au cours du troisième trimestre, il n'y a pas eu de nouvelles normes, de modifications ou d'interprétations publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB)* ou le *Comité d'interprétation des IFRS* qui pourraient avoir un effet possible pour l'Administration dans l'avenir.

a) Normes adoptées au premier trimestre

IFRS 16 – *Contrats de location* – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la norme IAS 17 – *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les entreprises comptabilisent au bilan certains contrats de location comme des actifs et des passifs, accroît la transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. Les contrats de location qui ont une durée de moins de 12 mois ou qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire n'ont pas à être capitalisés. Cette norme est applicable de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et son adoption anticipée est permise. L'Administration n'a pas adopté IFRS 16 de façon anticipée. Elle a utilisé la méthode simplifiée et n'a pas retraité les montants comparatifs pour l'année précédant la première adoption. Dans sa première application d'IFRS 16, l'Administration a utilisé les mesures de simplification permises par la norme. De plus, l'Administration a choisi de ne pas appliquer IFRS 16 pour les contrats qui n'étaient pas identifié comme contenant un contrat de location en vertu des normes IAS 17 et IFRIC 4. L'Administration a déterminé que la comptabilisation du bail pour son siège social était le seul contrat de location touché par cette nouvelle norme. En date du 1er janvier 2019, l'Administration a évalué l'actif à un montant égal au passif locatif, soit 335 223 $.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont des placements à court terme facilement convertibles qui ont des échéances de trois mois ou moins, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne.

(b) Placements

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

(c) Immobilisations corporelles

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

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

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

(d) Immobilisations incorporelles

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

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Logiciels	Jusqu'à 5 ans

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

(e) Prestations de retraite

Tous les employés de l'Administration sont couverts par le Régime de pension 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 salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du Régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite.

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

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 aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

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

(h) Avantages sociaux du personnel

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

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

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

(j) Constatation des produits

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

(k) Actifs financiers

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

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

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

(i) *Coût amorti* – Méthode applicable à la trésorerie et équivalent de trésorerie, clients et autres créances et placements à la transition à l'IFRS 9 (1er janvier 2018)

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

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

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

(ii) *Actifs financiers JVBRN* – Méthode applicable à la trésorerie et équivalent de trésorerie, et placements avant l'adoption de l'IFRS 9 (1er janvier 2018).

Un actif financier est classé ou désigné à la JVBRN lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif à la JVBRN.

Un actif financier est classé ou désigné comme étant détenu à des fins de transaction s'il:

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés ou désignés JVBRN sont présentés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisée comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

(iii) *Prêts et créances* – Méthode applicable aux clients et autres créances avant l'adoption de l'IFRS 9 (1er janvier 2018).

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

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

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

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

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un

compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net

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

(v) *Décomptabilisation d'actifs financiers*
Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient:

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

(l) Passifs financiers

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

(i) *Coût amorti* – Méthode applicable aux autres créditeurs et charges à payer et salaires et avantages sociaux à payer à la date d'adoption de l'IFRS 9 (1er janvier 2018) et avant cette date.
Les autres passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

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

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

(ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*
L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) Échange de services

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

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

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

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

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

(a) Estimations comptables importantes

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

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

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

Taux d'amortissement

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(b) Jugements comptables importants

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