



**Administration
de Pilotage
de l'Atlantique**

Administration de pilotage de l'Atlantique

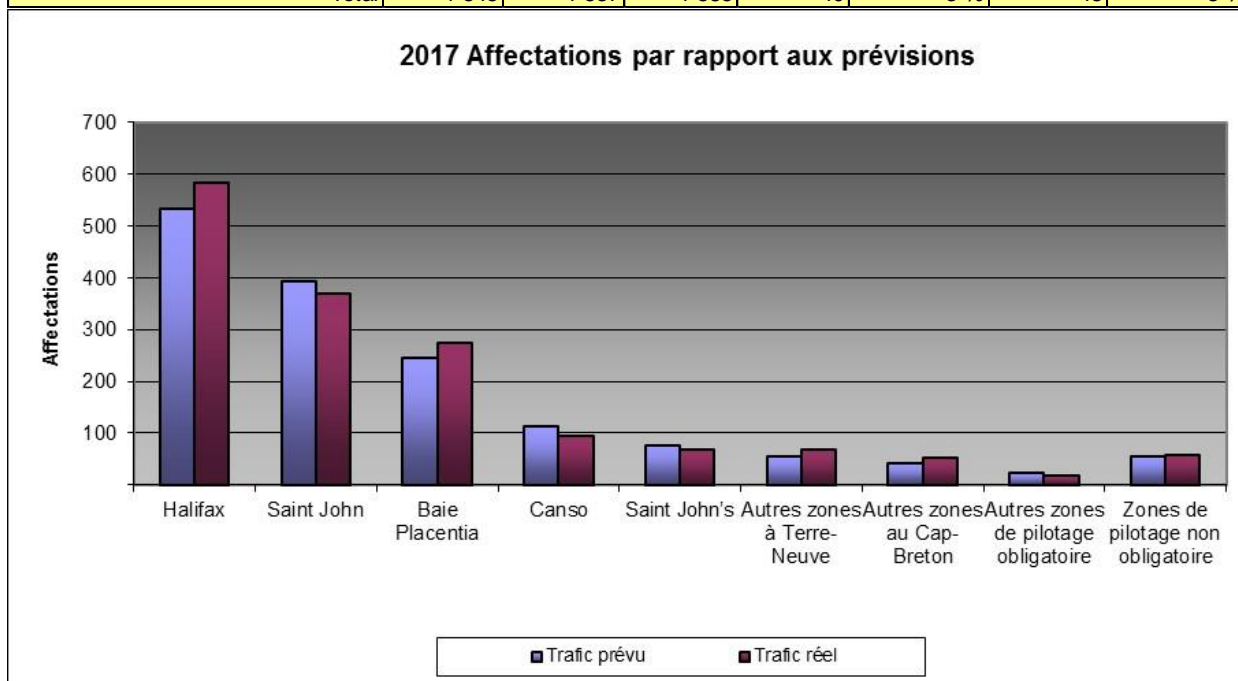
Premier trimestre 2017

Rapport de gestion

30 mai 2017

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2016	Trafic prévu au T1 2017	Trafic réel au T1 2017	Écart par rapport à 2016	Pourcentage d'écart par rapport à 2016	Écart par aux prévisions pour 2017	d'écart par rapport aux prévisions pour 2017
Halifax	531	534	583	52	10 %	49	9 %
Saint John	394	394	370	-24	-6 %	- 24	-6 %
Baie Placentia	257	245	274	17	7 %	29	12 %
Canso	113	113	95	-18	-16 %	- 18	-16 %
Saint John's	76	76	69	-7	-9 %	- 7	-9 %
Autres zones à Terre-Neuve	53	54	68	15	28 %	14	26 %
Autres zones au Cap-Breton	43	42	52	9	21 %	10	24 %
Autres zones de pilotage obligatoire	23	24	17	-6	-26 %	- 7	-29 %
Zones de pilotage non obligatoire	55	55	57	2	4 %	2	4 %
Total	1 545	1 537	1 585	40	3 %	48	3 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins possédant un certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les recettes de pilotage de l'Administration sont supérieures de 2 % à la même période en 2016 mais inférieures de 2 % aux prévisions. Les affectations dépassent de 3 % celles des trois premiers mois de 2016 et les prévisions pour 2017.

L'Administration a quatre grands ports de pilotage obligatoire Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.]; et Saint John [N.-B.] qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Au premier trimestre, les affectations ont augmenté à Halifax et dans la baie Placentia par rapport à 2016 mais ont été moins nombreuses à Saint John et dans le détroit de Canso.

À Halifax (N.-É.), cette hausse s'explique avant tout par l'augmentation des affectations pour des porte-conteneurs en raison d'une nouvelle liaison hebdomadaire. Le trafic de navires ravitailleurs dans le port a aussi progressé pendant le trimestre en raison des essais effectués sur de nouveaux bateaux. Dans l'ensemble, les affectations dans le port dépassent les prévisions et les recettes en date de mars 2017 de 9 % et 4 %, respectivement. L'écart entre la hausse des affectations et celle des recettes s'explique par le fait que l'augmentation du trafic mentionnée plus haut est liée à des navires plus petits dont le tarif est inférieur à celui que le port perçoit en moyenne.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L.) sont essentiellement liées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. Une activité de soutage nécessitant un service de pilotage a été lancée fin 2016. La hausse du trafic effectué par ce pétrolier a compensé la baisse des affectations pour des pétroliers plus gros à la raffinerie. Les affectations ont dépassé de 12 % les prévisions et de 7 % celles de l'an dernier. Comme il y a eu davantage d'affectations pour des navires beaucoup plus petits, les recettes dans la zone sont inférieures de 2 % aux niveaux de 2016 et de 1 % aux prévisions pour 2017.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a eu 24 affectations en moins (une baisse de 6 %) par rapport à 2016. Cela tient avant tout au fait que le port a perdu une liaison hebdomadaire de porte-conteneurs. Il s'agit pour l'Administration d'une perte d'affectations au tarif minimum. Cette baisse de recettes a été compensée dans une certaine mesure par l'augmentation de la taille des pétroliers qui transitent dans le port. Bien que les affectations soient inférieures de 6 % à 2016 et aux prévisions, les recettes tirées des tarifs n'ont diminué que de 3 % par rapport aux prévisions et ont été supérieures de 4 % par rapport à 2016.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont diminué de 35 % par rapport à la même période en 2016. Il y a eu brièvement l'an dernier davantage de pétroliers plus gros, ce qui ne s'est pas répété à ce jour en 2017. Les affectations pour des vraquiers ont progressé de 14 % par rapport à 2016, en raison d'une hausse des transbordements de charbon. Du fait de cette combinaison de facteurs, les affectations et les recettes ont été respectivement inférieures de 16 % et 17 % aux prévisions pour la région et en date de mars 2017.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF		
DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 31 mars		
	2017	2016
DONNÉES FINANCIÈRES		
(en milliers de dollars)		
Total des produits	5 010 \$	4 899 \$
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	3 499	3 377
Bateaux-pilotes	1 436	1 388
Autres	589	588
Total des charges d'exploitation	5 524	5 353
Résultat de l'exercice	(514) \$	(454) \$
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 585	1 545
Incidents de pilotage	1	2
Pourcentage d'affectations sans incident	99,94%	99,87%
Plaintes de clients enregistrées	2	2
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,87%	99,87%

Les recettes de l'Administration ont augmenté à la suite d'une hausse tarifaire qui prenait effet le 23 mars 2017. Globalement, les affectations en date de mars 2017 et les recettes ont progressé respectivement de 3 % par rapport aux niveaux de 2016 et de 2 %.

En date de mars 2017, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2016, l'Administration ayant comblé le poste de directeur de l'exploitation fin février 2016 et celui de superviseur des affectations en septembre de la même année. Les coûts des bateaux-pilotes ont été plus élevés en raison des dépenses de carburant. Les « autres » dépenses sont demeurées aux niveaux de 2016, les coûts de formation plus élevés ayant été compensés par des économies dans d'autres domaines. Une grande partie de la formation de 2017 a été effectuée plus tôt dans l'année comparativement à 2016.

L'Administration a affiché à la fin du premier trimestre une perte de 514 000 \$ (454 000 \$ en 2016), au lieu de celle de 747 000 \$ qui avait été prévue pour cette période de l'année. Compte tenu des affectations qu'elle assure habituellement, l'Administration s'attend à des pertes au premier trimestre de chaque année et à un bénéfice pour les trois trimestres suivants. Deux

autres navires, qui devaient être en exploitation à compter du 1^{er} janvier 2017, le seront à partir du 1^{er} juillet 2017.

PLAINTES DES CLIENTS ET NIVEAU DE SERVICE

L'Administration a adopté il y a plusieurs années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

En date du 31 mars 2017, l'Administration avait reçu deux plaintes sur un total de 1 585 affectations. Les 99,87 % restants n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2016, il y avait eu deux plaintes sur un total de 1 545 affectations, soit 99,87 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

En date de mars 2017, l'Administration a enregistré un incident de navigation, un navire ayant heurté un quai ou de l'équipement portuaire. Il y avait eu deux incidents de nature similaire pour la même période en 2016, qui n'ont toutefois pas causé de blessures ni de contamination environnementale.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Celle-ci n'a aucun contrôle ni aucune influence sur les affectations dans les ports. La variation du nombre ou de la taille moyenne des navires par rapport aux prévisions peut se traduire par un bénéfice ou une perte considérable. La variation de la taille des navires a fortement contribué aux piètres résultats financiers de 2015. En 2016, la taille moyenne des navires a augmenté, mais elle est demeurée stable au premier trimestre de 2017.

L'entretien des installations rattachées à l'extraction pétrolière en haute mer ou au raffinage du pétrole peut aussi avoir une grande incidence sur l'Administration. Dans le cas de la baie Placentia (T.-N.-L.) et de Saint John (N.-B.), cela a nui à l'Administration les années antérieures. L'entretien prévu en 2017 ne devrait pas prendre aussi longtemps. Au début de 2016, on a annoncé la fin de l'exploitation de la mine de potasse à Saint John et de celle de gypse à Bras d'Or (N.-É.), ce qui a entraîné une diminution du trafic dans les deux zones. Le port de Saint John est utilisé en 2017 pour exporter de la potasse provenant d'autres mines, ce qui avantagera l'Administration dans la région. Les affectations pour des paquebots de croisière devraient être très élevées, ce qui devrait permettre à l'Administration d'afficher un robuste rendement financier plus tard dans l'année.

Les capitaines de navires ayant l'expérience requise et réussi l'examen pour le certificat

peuvent piloter leurs propres navires dans les zones qui leur ont été attribuées. Cela a aussi réduit les affectations de pilotage, en particulier dans le port de St. John's (T.-N.-L.) et, dans une moindre mesure, celui d'Halifax (N.-É.). En date de mars 2017, il y a eu en tout 435 affectations effectuées par des capitaines ayant leur certificat, en hausse par rapport aux 392 affectations pour la même période en 2016.

Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster en fonction des changements d'activité. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la réduction des effectifs d'un port ne permet pas de compenser les baisses d'affectations à court terme. De même, l'augmentation des effectifs en raison du nombre accru d'affectations exige beaucoup de planification et de temps de préparation afin d'avoir des pilotes efficaces en place pour s'occuper des navires supplémentaires. Les certificats posent un défi supplémentaire, car les capitaines en question peuvent quitter à tout moment ou ne pas être disponibles pour leur employeur. Cela entraînerait une hausse des affectations pour lesquelles la zone aura besoin de pilotes formés. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie de la navigation, qui risquent d'entraîner des retards en période de pointe ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs de nombreux ports, notamment la baie Placentia, Halifax et Saint John. La variation du trafic prévu dans ces zones pose un risque supplémentaire en raison de la nature fixe de ces coûts.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. Le prix du carburant, qui a eu un impact considérable sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensé par la perception de droits de recouvrement des dépenses de carburant pour les affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia, à Canso, à Sydney et à Bras d'Or.

L'Administration a affiché un bénéfice d'exploitation de 1,197 M\$ en 2016 après deux années de pertes. Cela tient essentiellement à la collaboration de nos clients, qui ont accepté des ajustements tarifaires, à l'augmentation de la taille moyenne des navires et à une forte réduction des charges d'exploitation. Les tarifs de 2016 incluaient un supplément destiné à recouvrer une grande partie des pertes de 2014 et 2015. Ce supplément est en place pour trois ans et inclut une entente avec l'industrie, qui prévoit de le réviser une fois par année afin de déterminer la pertinence de le maintenir et son efficacité. Un bénéfice d'exploitation de 881 000 \$ a été prévu pour 2017.

DÉPENSES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE

La zone d'exploitation de l'Administration de pilotage de l'Atlantique est définie comme étant l'ensemble des eaux canadiennes à l'intérieur et autour des provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, y compris celles de la baie des Chaleurs au Québec. Dans cette région, l'Administration a 17 zones de pilotage obligatoire désignées. Chacune a des industries qui lui sont propres, et toutes sont desservies par des pilotes brevetés et ont les infrastructures voulues comme des services de bateaux-pilotes.

Les pilotes et les équipages de l'Administration doivent se déplacer afin d'offrir régulièrement des services de pilotage. Ces dépenses sont recouvrées directement auprès des clients à qui les services ont été fournis. Des frais de déplacement sont également engagés pour la formation du personnel de l'exploitation, qui se donne surtout en Europe et à Québec. Ces coûts sont inclus dans le budget de formation de l'Administration. La catégorie *Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes* des états financiers de l'Administration englobe les frais de déplacement du personnel chargé de l'entretien des navires dans le cadre de leurs fonctions habituelles.

Les membres du Conseil et de la direction de l'Administration doivent faire des déplacements afin de répondre aux besoins des parties intéressées dans chaque zone et de gérer efficacement les ressources de l'Administration. Il leur arrive d'effectuer des déplacements périodiques en dehors de la zone d'exploitation de l'Administrateur pour rencontrer des représentants gouvernementaux, des associations de l'industrie et d'autres administrations de pilotage. Les congrès comprennent des conférences sur les activités maritimes de certains ports et spécifiquement sur le pilotage. Les frais de déplacement des administrateurs sont inclus dans les autres dépenses du Conseil, sous le poste *Services professionnels et spéciaux* des états financiers de l'Administration.

Le tableau ci-dessous montre les frais de déplacement, d'hébergement et de congrès pour l'exploitation ainsi que pour le personnel administratif et le Conseil.

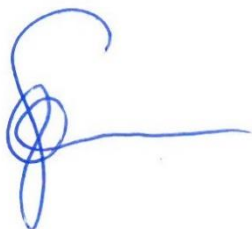
Travel, Hospitality, and Conference Expenses		
As at March 31		
	2017	2016
Operations	130	144
Training	27	2
Engineering	3	2
Total Operational Travel	160	148
Administration	19	18
Board	9	7
Total Administration Travel	28	25
Hospitality	1	1
Conference Fees	4	0
Total Hospitality and Conference Expenses	5	1
Total Travel, Hospitality, and Conference Expenses	193	174

Premier trimestre 2017
États financiers condensés non vérifiés
provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.



Sean Griffiths
Chef de la direction



Peter MacArthur, CPA, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 mai 2017

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2017	31 décembre 2016
Actif		
Courant		
Trésorerie	2 005 \$	2 083 \$
Clients	2 688	2 902
Charges payées d'avance	73	71
	4 766	5 056
Non courant		
Immobilisations incorporelles	179	184
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	9 343	9 455
	9 522	9 639
	14 288 \$	14 695 \$
Passif		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 968 \$	1 695 \$
Emprunts bancaires	453	449
Indemnités de cessation d'emploi	-	83
	2 421	2 227
À long terme		
Emprunts bancaires	3 218	3 333
Indemnités de cessation d'emploi	1 414	1 386
	4 632	4 719
	7 053	6 946
Capitaux propres		
Résultats non distribués	7 235	7 749
	7 235	7 749
	14 288 \$	14 695 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

		Trimestre terminé le 31 mars	
(en milliers de dollars canadiens)		2017	2016
Produits			
	Droits de pilotage	5 004 \$	4 892 \$
	Autres produits	6	7
		5 010	4 899
Charges			
	Honoraires, salaires et avantages des pilotes	2 582	2 510
	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 132	1 067
	Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	455	459
	Salaires et avantages du personnel	462	408
	Amortissement	322	334
	Transport et déplacements	148	168
	Services professionnels et spéciaux	66	96
	Services publics, fournitures et approvisionnements	101	90
	Formation	113	85
	Locations	74	66
	Communications	40	38
	Coûts financiers	29	32
		5 524	5 353
	Perte pour la période	(514)	(454)
Autres pertes globales			
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat net :			
	Gains (pertes) actuariels sur les indemnités de cessation d'emploi		-
	Autres éléments du résultat global	-	-
	Résultat global	(514) \$	(454) \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 31 mars	
(en milliers de dollars canadiens)	2017	2016
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	7 749 \$	6 555 \$
Perte pour la période	(514)	(454)
Autres éléments de la perte globale	-	-
Perte globale totale	(514)	(454)
Résultats non distribués à la clôture de la période	7 235 \$	6 101 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

		Trimestre terminé le 31 mars	
		2017	2016
(en milliers de dollars canadiens)			
Activités opérationnelles			
	Entrées de trésorerie - clients	5 217	5 300
	Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(3 299)	(3 175)
	Sorties de trésorerie - fournisseurs	(1 658)	(1 627)
	Coûts financiers payés	(29)	(32)
	Autres produits reçus	6	7
	Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	237	473
Activités d'investissement			
	Achats d'immobilisations incorporelles	(3)	(13)
	Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	(201)	(203)
	Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(204)	(216)
Activités de financement			
	Remboursement d'emprunts bancaires	(111)	(107)
	Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(111)	(107)
	Augmentation de la trésorerie	(78)	150
	Trésorerie à l'ouverture de la période	2 083	329
	Trésorerie à la clôture de la période	2 005	479

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

31 mars 2017

(en milliers de dollars canadiens)

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax (Nouvelle-Écosse). Elle a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration le financement autonome de ses opérations. En vertu de la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques et elle n'est pas assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu.

En juillet 2015, l'Administration a reçu instruction en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques (PC 2015-1114) d'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 de rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration est en train de revoir sa politique sur les voyages, d'accueil, de conférences et d'événements afin de se conformer entièrement à la directive.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'é émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2016. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

(a) Trésorerie

La trésorerie représente l'encaisse disponible et les dépôts en dollars canadiens dans des banques à charte canadienne.

(b) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. En raison de leur nature à court terme, le coût de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

(c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations.

Toute perte de valeur est comptabilisée comme charge dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable.

(d) Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis.

Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable et est comptabilisée à titre de perte pour l'année. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte pour l'année dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

(e) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans la période au cours de laquelle ils se produisent et se retrouvent dans les résultats non distribués.

(f) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite.

(g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

(h) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables et les modifications suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

En juillet 2014, le Conseil des normes comptables internationaux (IASB) a publié la version complète de la norme IFRS 9, Instruments financiers, publiée pour la première fois en novembre 2009. Cette norme réunit les phases du classement et de l'évaluation, de la dépréciation et de la comptabilité de couverture du projet de l'IASB visant à remplacer l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IFRS 9 énonce les principes du classement des actifs financiers fondé sur le modèle économique suivi par l'entité et la nature des flux de trésorerie de l'actif. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2018.

En mai 2014, l'IASB a publié la norme IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients, laquelle établit les principes que l'entité doit appliquer pour présenter des informations utiles concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant de tout contrat conclu avec un client. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2018.

En janvier 2016, l'IASB a publié la norme IFRS 16, Contrats de location, laquelle établit les principes que les deux parties doivent appliquer pour fournir des informations utiles au sujet des contrats de location de manière à présenter une image fidèle des transactions. Le preneur devra comptabiliser les contrats de location à l'état de la situation financière. Des changements sont aussi apportés à la comptabilisation sur la durée du contrat de location. Le preneur devra comptabiliser une charge découlant du contrat de location au début du contrat pour la plupart des contrats de location, même s'il paie un loyer annuel constant. Les contrats de location d'une durée de moins de 12 mois ou dont les biens sous-jacents sont de faible valeur n'ont pas à être portés à l'actif. Pour le bailleur, le traitement comptable reste le même. Les contrats de location seront classés en contrats de location-financement et en contrats de location simple, comme c'est le cas maintenant. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2019.

L'Administration n'a adopté aucune de ces nouvelles normes, ni les modifications de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers. Par conséquent, cette incidence n'est pas connue pour l'instant.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Taux d'amortissement

Toutes les immobilisations incorporelles ont une durée de vie limitée. Elles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

L'amortissement des bateaux-pilotes et de l'équipement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	2 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les durées d'utilité estimatives sont basées sur les périodes de service des immobilisations incorporelles, et des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles estimées par la direction. Le caractère approprié des durées d'utilité estimatives de ces

actifs est revu annuellement. Tout changement aux estimations de la durée d'utilité affecterait la charge au titre de l'amortissement et la valeur comptable future des actifs visés.

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration retient les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année. Le régime est sensible aux principales hypothèses actuarielles relatives au taux d'actualisation, au taux d'augmentation estimatif des salaires et à l'âge du départ à la retraite hypothétique.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Test de dépréciation des actifs non financiers

Les actifs non financiers à durée d'utilité déterminée doivent être soumis à un test de dépréciation s'il existe des indices d'une perte de valeur. La direction doit décider selon son jugement s'il existe de tels indices à la fin de chaque période. Des changements à l'utilisation courante ou future prévue de l'actif, des évaluations externes et des conditions d'obsolescence ou de détérioration des actifs sont autant d'indices possibles de perte de valeur dont la direction pourrait tenir compte.