



Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

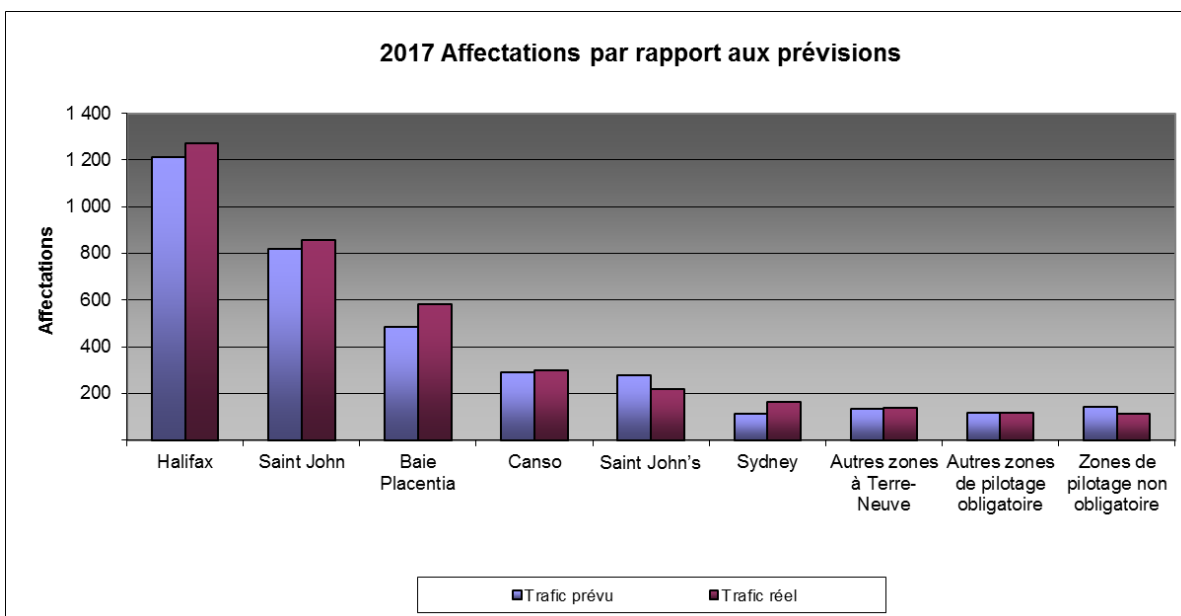
Deuxième trimestre 2017

Rapport de gestion

30 août 2017

TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T2 2016	Trafic prévu au T2 2017	Trafic réel au T2 2017	Écart par rapport à 2016	Pourcentage d'écart par rapport à 2016	Écart par aux prévisions pour 2017	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2017
Halifax	1 204	1 214	1 272	68	6 %	58	5 %
Saint John	826	820	855	29	4 %	35	4 %
Baie Placentia	501	486	584	83	17 %	98	20 %
Canso	291	291	301	10	3 %	10	3 %
Saint John's	276	276	218	-58	-21 %	- 58	-21 %
Sydney	117	112	165	48	41 %	53	47 %
Autres zones à Terre-Neuve	128	135	138	10	8 %	3	2 %
Autres zones de pilotage obligatoire	117	117	119	2	2 %	2	2 %
Zones de pilotage non obligatoire	141	143	114	-27	-19 %	- 29	-20 %
Total	3 601	3 594	3 766	165	5 %	172	5 %



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.

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 près de 80 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Au premier semestre, les affectations ont augmenté dans chacun de ces ports par rapport aux niveaux de 2016 et sont supérieures aux

prévisions.

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 en raison des essais effectués sur de nouveaux bateaux et de la venue de navires de la Marine venus de l'étranger pour célébrer le 150^e anniversaire du Canada. Dans l'ensemble, les affectations dans le port dépassent les prévisions et les recettes en date de juin 2017 de 5 % et 3 %, 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 perce 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. Les affectations à Whiffen Head sont aussi plus nombreuses qu'en 2016 et supérieures aux prévisions. La hausse des mouvements effectués par ce pétrolier a compensé la baisse des affectations pour des pétroliers plus gros à la raffinerie. Les affectations ont dépassé de 20 % les prévisions et de 17 % celles de l'an dernier. Les recettes ont quant à elles dépassé de 12 % les prévisions pour 2017. Cet écart entre les affectations et les recettes tient au fait qu'il y a eu davantage de petits navires plus petits qui rapportent moins que les bateaux de taille moyenne.

À Saint John (N.-B.), les affectations ont augmenté de 4 % par rapport à 2016 et aux prévisions pour 2017. Cela ne tient pas compte d'une réduction des affectations de porte-conteneurs imputable à la perte d'une liaison hebdomadaire au début de l'année. Cette perte n'avait pas été prévue lorsque le budget de 2017 a été préparé. Une nouvelle liaison hebdomadaire est censée débiter à la fin août 2017, ce qui compensera la perte antérieure. Le ralentissement provisoire des affectations de porte-conteneurs a été compensé par l'augmentation du trafic de pétroliers et des exportations de potasse à partir du port. Les recettes tirées des tarifs à Saint John ont augmenté de 11 % par rapport à 2016 et dépassent de 4 % les prévisions en date de juin 2017.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont diminué de 18 % 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 30 % 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 supérieures de 3 % et 12 % aux prévisions pour la région en date de juin 2017.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF		
DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 30 juin		
	2017	2016
DONNÉES FINANCIÈRES		
(en milliers de dollars)		
Total des produits	12 174 \$	11 157 \$
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	7 180	6 972
Bateaux-pilotes	3 116	2 831
Autres	1 317	1 214
Total des charges d'exploitation	11 613	11 017
Résultat de l'exercice	561 \$	140 \$
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	3 766	3 601
Incidents de pilotage	2	3
Pourcentage d'affectations sans incident	99,95%	99,92%
Plaintes de clients enregistrées	7	10
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,81%	99,72%

Les recettes de l'Administration ont augmenté, car il y a eu davantage d'affectations et à la suite des hausses tarifaires prenant effet le 23 mars 2017. Globalement, les affectations et les recettes en date de juin ont progressé respectivement de 5 % et 9 % par rapport à 2016.

En date de juin 2017, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2016, l'Administration ayant comblé un poste clé à la fin février 2016 et un deuxième tout aussi important plus tard dans la même année. Les pilotes ont effectué davantage d'heures supplémentaires, car il y a eu plus d'affectations et des congés de maladie prolongés. Les coûts des bateaux-pilotes ont été plus élevés en raison des réparations et des dépenses de carburant. L'Administration avait en 2017 cinq navires qui devaient passer soit l'inspection que Transports Canada effectue tous les quatre ans soit celle de Lloyds Classification prévue tous les cinq ans. Cela augmente les coûts d'entretien pour l'année ainsi que les dépenses d'immobilisations. Les « autres » dépenses ont été supérieures aux niveaux de 2016 en raison des coûts de formation plus élevés. 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 de juin un bénéfice de 561 000 \$ (140 000 \$ en 2016), alors qu'une perte de 288 000 \$ avait été prévue pour cette période de l'année. Cette hausse des revenus supérieure aux prévisions s'explique par l'augmentation des affectations dans un certain nombre de ports. Ces affectations sont essentiellement provisoires ou d'une durée actuellement indéterminée. L'Administration avait aussi prévu d'acheter deux navires d'occasion et de les mettre en service à Halifax à compter du 1^{er} janvier 2017. Elle en a fait l'acquisition, mais ils ne sont entrés en service qu'à la fin de 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 30 juin 2017, l'Administration avait reçu sept plaintes sur un total de 3 766 affectations. Les 99,81 % restants n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2016, il y avait eu 10 plaintes sur un total de 3 601 affectations, soit 99,72 % 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 juin 2017, l'Administration a enregistré deux incidents de navigation, un navire piloté ayant heurté dans chaque cas un quai ou de l'équipement portuaire. Il y avait eu trois 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 semestre 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 et les qualifications professionnelles voulues peuvent demander un certificat leur permettant de piloter leurs propres navires dans les zones qui leur ont été attribuées. Ils doivent passer avec succès un examen et démontrer des connaissances équivalentes à celles d'un pilote breveté. La délivrance de certificats de pilotage réduit le nombre d'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 juin 2017, il y a eu en tout 940 affectations effectuées par des capitaines ayant leur certificat, en hausse par rapport aux 741 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. Un manque 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.

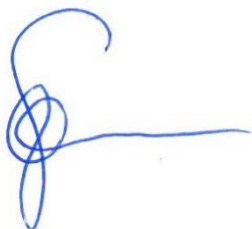
Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès		
Au 30 juin		
(en milliers de dollars)		
	2017	2016
Exploitation	303	292
Formation	47	30
Ingénierie	5	13
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	355	335
Administration	45	57
Conseil	15	18
Total des frais de déplacement pour l'administration	60	75
Hébergement	4	4
Congrès	8	6
Total des frais d'hébergement et de congrès	12	10
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	427	420

Deuxième 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 août 2017

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	30 juin 2017	31 décembre 2016
Actifs		
Courant		
Trésorerie	1 356 \$	2 083 \$
Clients	4 067	2 902
Charges payées d'avance	210	71
	5 633	5 056
Non courant		
Immobilisations incorporelles	170	184
Immobilisations corporelles et bateaux pilotes	12 798	9 455
	12 968	9 639
	18 601 \$	14 695 \$
Passifs		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	2 285 \$	1 695 \$
Emprunts bancaires	630	449
Indemnités de cessation d'emploi	-	83
	2 915	2 227
À long terme		
Emprunts bancaires	5 915	3 333
Indemnités de cessation d'emploi	1 445	1 386
Passif reporté	16	-
	7 376	4 719
	10 291	6 946
Capitaux propres		
Résultats non distribués	8 310	7 749
	8 310	7 749
	18 601 \$	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 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
en milliers de dollars canadiens				
Produits				
Droits de pilotage	7 135 \$	6 250 \$	12 139 \$	11 142 \$
Autres produits	29	8	35	15
	7 164	6 258	12 174	11 157
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	2 790	2 783	5 372	5 293
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 373	1 121	2 505	2 188
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	488	430	943	889
Salaires et avantages du personnel	403	382	865	790
Amortissement	323	333	645	667
Transport et déplacements	199	193	347	361
Formation	176	102	242	187
Services publics, fournitures et approvisionnements	133	101	234	191
Services professionnels et spéciaux	62	86	175	182
Locations	76	72	150	138
Communications	34	30	74	68
Coûts financiers	32	31	61	63
	6 089	5 664	11 613	11 017
Bénéfice de l'exercice	1 075	594	561	140
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi				
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	1 075 \$	594 \$	561 \$	140 \$

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 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
(en milliers de dollars canadiens)				
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	7 235 \$	6 101 \$	7 749 \$	6 555 \$
Bénéfice de l'exercice	1,075	594	561	140
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global total	1,075	594	561	140
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	8 310 \$	6 695 \$	8 310 \$	6 695 \$

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 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
(en milliers de dollars canadiens)				
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	5 757	\$ 5 726	\$ 10 974	\$ 11 026
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(3 778)	(3 647)	(7 078)	(6 822)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(2 142)	(1 898)	(3 800)	(3 525)
Coûts financiers payés	(33)	(31)	(61)	(63)
Autres produits reçus	29	8	35	15
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	(167)	158	70	631
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	(2)	(14)	(5)	(27)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	(3 354)	(166)	(3 555)	(369)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(3 356)	(180)	(3 560)	(396)
Activités de financement				
Produits des emprunts bancaires	3 000	-	3 000	-
Remboursement d'emprunts bancaires	(126)	(108)	(237)	(215)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	2 874	(108)	2 763	(215)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	(649)	(130)	(727)	20
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	2 005	479	2 083	329
Trésorerie à la clôture de l'exercice	1 356	\$ 349	\$ 1 356	\$ 349

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

30 juin 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

établit 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.