



Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

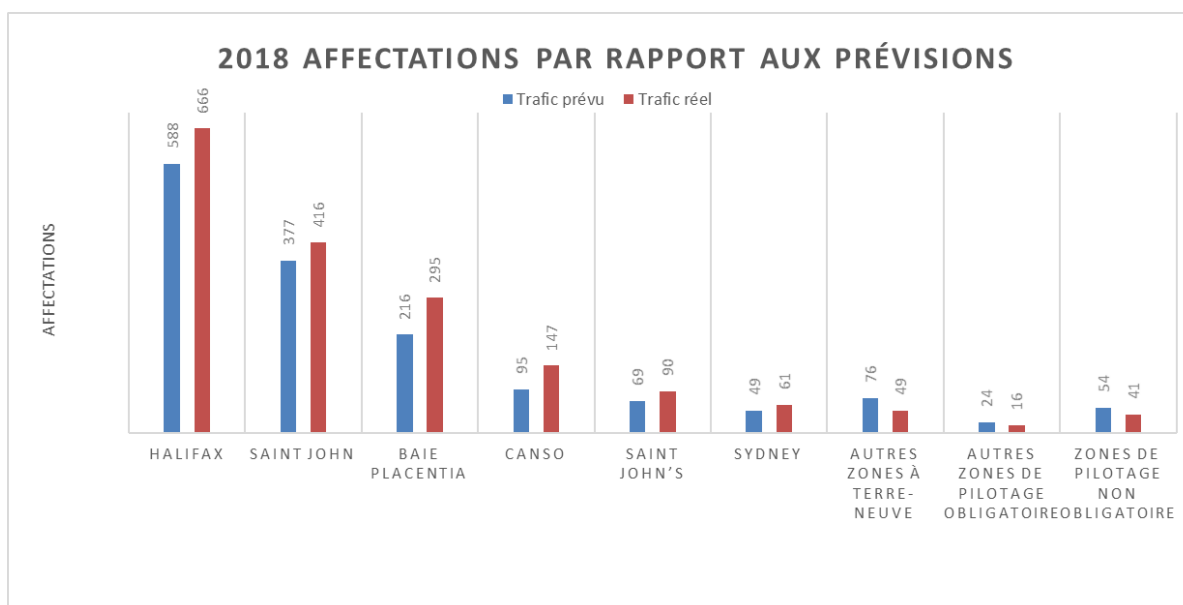
Premier trimestre 2018

Rapport de gestion

30 mai 2018

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2017	Trafic prévu au T1 2018	Trafic réel au T1 2018	Écart par rapport à 2017	Pourcentage d'écart par rapport à 2017	Écart par aux prévisions pour 2018	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2018
Halifax	583	588	666	83	14 %	78	13 %
Saint John	370	377	416	46	12 %	39	10 %
Baie Placentia	274	216	295	21	8 %	79	37 %
Canso	95	95	147	52	55 %	52	55 %
Saint John's	69	69	90	21	30 %	21	30 %
Sydney	52	49	61	9	17 %	12	24 %
Autres zones à Terre-Neuve	68	76	49	-19	-28 %	-27	-36 %
Autres zones de pilotage obligatoire	17	24	16	-1	-6 %	-8	-33 %
Zones de pilotage non obligatoire	57	54	41	-16	-28 %	-13	-24 %
Total	1 585	1 548	1 781	196	12 %	233	15 %



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 sont supérieures de 27 % à celles de la même période en 2017 et dépassent de 21 % les prévisions. Les affectations de pilotage sont en hausse de 12 % par rapport au premier trimestre de 2017 et de 15 % par rapport aux prévisions pour 2018.

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 assurées chaque année. Le trafic au premier trimestre dans chacune de ces quatre

zones a considérablement augmenté par rapport à 2017.

À Halifax (N.-É.), cette hausse par rapport à 2017 tient surtout à l'augmentation du trafic de vraquiers et de navires qui transportent des automobiles. Il y a eu aussi davantage de pétroliers dans la région, ce qui est à l'inverse de la récente tendance pour cette catégorie d'affectations dans le port. Dans l'ensemble, les affectations dans le port dépassent de 13 % les prévisions et les recettes sont supérieures de 16 % au budget en date de mars 2018. L'écart entre le pourcentage d'augmentation des affectations et des recettes s'explique par le fait que la hausse du trafic décrite plus haut est imputable à des navires plus gros dont le tarif est supérieur au tarif moyen appliqué dans le port.

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. L'activité dans ces deux installations est nettement supérieure à celle de 2017 et aux prévisions. Ces augmentations ont compensé une baisse des affectations effectuées pour une opération de soutage qui a été lancée à la fin de 2016. Les capitaines de ce navire ont obtenu leur certification et n'ont plus besoin des services de pilotage de l'Administration. Les affectations aux deux installations dépassent de 39 % les prévisions et ont augmenté de 26 % par rapport à l'an dernier. Comme ces navires sont bien plus gros que le souleveur pour lequel l'Administration n'assure plus de services de pilotage, les recettes dans la région dépassent de 26 % les niveaux de 2017 et de 43 % les prévisions pour 2018.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a assuré 46 affectations de pilotage de plus (hausse de 12 %) qu'en 2017. Cela s'explique par l'augmentation du trafic de pétroliers et l'ajout d'un service de porte-conteneurs hebdomadaire. Du fait de cette activité, les recettes dépassent de 9 % les prévisions et globalement de 24 % celles de 2017. Là encore, l'écart entre la variation des affectations et des recettes s'explique par le fait que la hausse du trafic décrite plus haut est imputable à des navires plus gros dont le tarif est supérieur au tarif moyen appliqué dans le port.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont augmenté de 36 % par rapport à la même période en 2017. Le trafic de vraquiers a progressé de 64 % par rapport à 2017 en raison d'une augmentation des expéditions de charbon. Le transbordement de charbon dans la région est très sensible aux cours et rien ne garantit que les activités vont se poursuivre à long terme dans la région. Tant qu'elles sont assurées, ces opérations sont une importante source de recettes de pilotage pour la région, car elles font intervenir de gros navires. Du fait de cette combinaison de facteurs, les affectations et les recettes ont été respectivement supérieures de 55 % et 54 % aux prévisions pour la région en date de mars 2018.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF		
DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 31 mars		
	2018	2017
DONNÉES FINANCIÈRES		
(en milliers de dollars)		
Total des produits	6 385 \$	5 010 \$
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	4 038	3 499
Bateaux-pilotes	1 835	1 436
Autres	696	589
Total des charges d'exploitation	6 569	5 524
Résultat de l'exercice	-184 \$	- 514 \$
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 781	1 585
Incidents de pilotage	0	1
Pourcentage d'affectations sans incident	100,00%	99,94%
Plaintes de clients enregistrées	5	2
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,72%	99,87%

Les recettes de l'Administration ont augmenté en raison de la progression des affectations et à la suite d'une hausse tarifaire qui a pris effet le 28 mars 2018. Globalement, les affectations et les recettes en date de mars 2018 ont progressé respectivement de 12 % et 27 % par rapport à 2017.

En date de mars 2018, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2017, car l'Administration a accru le nombre de pilotes en prévision des retraites planifiées et les coûts des heures supplémentaires ont grimpé en raison de la hausse des affectations. Les dépenses liées au personnel administratif ont aussi augmenté, car l'Administration se prépare pour les départs à la retraite prévus en 2018. Les coûts des bateaux-pilotes ont été plus élevés en raison des affectations supplémentaires, car les fournisseurs de services sont rémunérés pour chaque déplacement et les affectations supplémentaires font grimper les dépenses de carburant. L'Administration a aussi reçu au premier trimestre 2018 deux autres navires, le Nova Pilot et le Scotia Pilot, qui avaient été achetés dans le courant de 2017. Les « autres » dépenses ont augmenté par rapport à 2017 en raison des frais de déplacement occasionnés par la hausse des affectations et des services

professionnels, notamment les frais juridiques.

L'Administration a affiché à la fin du premier trimestre une perte de 183 000 \$ (514 000 \$ en 2017). Une perte de 770 000 \$ avait été prévue pour cette période de l'année. Étant donné les tendances des affectations, l'Administration s'attend à une perte au premier trimestre de chaque année et prévoit un bénéfice pour les trois trimestres qui suivent.

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 2018, l'Administration avait reçu cinq plaintes sur un total de 1 781 affectations. Les 99,72 % restants n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2017, il y avait eu deux plaintes sur un total de 1 585 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 2018, l'Administration n'avait eu aucun incident de navigation lors duquel un navire piloté aurait heurté un quai ou de l'équipement portuaire. Il y avait eu un incident de ce genre pour la même période en 2017, qui n'avait 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.

Après plusieurs années de déclin, les affectations ont augmenté en 2017 dans chaque grand port et district desservi par l'Administration. Celle-ci a affiché une croissance à Halifax avant tout en raison d'une augmentation du trafic de porte-conteneurs. Saint John a reçu davantage de pétroliers et de cargos qui exportent de la potasse à partir du port. Le trafic de pétroliers et le transbordement de charbon ont considérablement augmenté dans le détroit de Canso. Le trafic des paquebots de croisière a progressé dans plusieurs ports, notamment Halifax, Sydney et St. John's. Le terminal de transbordement de Whiffen Head dans la baie Placentia reçoit à présent des cargaisons du projet Hebron, ce qui va accroître l'activité dans la région pour les prochaines années. Cette activité robuste s'est maintenue tout au long du premier trimestre de 2018.

Les capitaines de navires qui ont l'expérience voulue et réussi un examen de certification

peuvent piloter leurs propres navires dans les zones qui leur ont été attribuées. Cela a entraîné une baisse des affectations de pilotage, surtout dans le port de St. John's (T.-N.-L.) et dans une moindre mesure celui d'Halifax (N.-S.). En tout, il y a eu 657 affectations effectuées par des capitaines certifiés en date de mars 2018, en hausse par rapport aux 435 assurées pendant la même période en 2017.

La structure des coûts dans ces ports n'est pas facile 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 ses navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs de nombreux ports, notamment la baie Placentia, Halifax et Saint John. Les fluctuations du trafic prévu dans ces zones posent 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 2 913 000 \$ en 2017 (1 197 000 \$ en 2016). Cela tient essentiellement au fait que nos clients ont accepté des ajustements tarifaires et ont augmenté les affectations dans presque toutes les régions desservies par l'Administration. Ces exercices robustes ont permis à l'Administration de dépasser ses objectifs financiers immédiats en affectant 2 300 000 \$ d'économies au remplacement des immobilisations et aux indemnités de départ futurs, tout en maintenant une provision pour les replis financiers et d'éventuels coûts imprévus.

Les tarifs de 2016 incluaient un supplément destiné à recouvrer une grande partie des pertes que l'Administration avait subies en 2014 et 2015. Étant donné sa récente performance financière, ce supplément sera supprimé le 1^{er} juillet 2018, soit neuf mois plus tôt que prévu. Cela permettra aux usagers d'économiser environ 260 000 \$ en frais de pilotage. Un bénéfice d'exploitation de 999 000 \$ a été prévu pour 2018.

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.

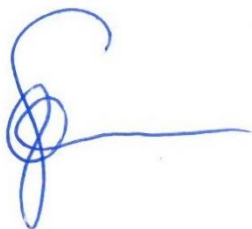
Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès		
Au 31 mars		
(en milliers de dollars)		
	2018	2017
Exploitation	169	130
Formation	17	27
Ingénierie	6	3
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	192	160
Administration	24	19
Conseil	8	9
Total des frais de déplacement pour l'administration	32	28
Hébergement	1	1
Congrès	2	4
Total des frais d'hébergement et de congrès	3	5
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	227	193

Premier trimestre 2018
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 2018

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2018	31 décembre 2017
Actif		
Courant		
Trésorerie	4 432 \$	3 938 \$
Clients	3 103	3 712
Charges payées d'avance	143	94
	7 678	7 744
Non courant		
Immobilisations incorporelles	200	188
Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes	12 920	12 964
	13 120	13 152
	20 798 \$	20 896 \$
Passif		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	2 242 \$	2 030 \$
Emprunts bancaires	2 059	640
Incitatifs à la location différés	122	42
Indemnités de cessation d'emploi	56	35
	4 479	2 747
À long terme		
Emprunts bancaires	4 014	5 591
Indemnités de cessation d'emploi	1 396	1 488
Incitatifs à la location différés	451	428
	5 861	7 507
	10 340	10 254
Capitaux propres		
Résultats non distribués	10 458	10 642
	10 458	10 642
	20 798 \$	20 896 \$

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)	2018	2017
Produits		
Droits de pilotage	6 372 \$	5 004 \$
Autres produits	13	6
	6 385	5 010
 Charges		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	3 051	2 582
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 436	1 132
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	489	455
Salaires et avantages du personnel	498	462
Amortissement	426	322
Transport et déplacements	193	148
Services professionnels et spéciaux	91	66
Services publics, fournitures et approvisionnements	126	101
Formation	114	113
Locations	73	74
Communications	34	40
Coûts financiers	38	29
	6 569	5 524
Perte pour la période	(184)	(514)
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	(184) \$	(514) \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 31 mars	
	2018	2017
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	10 642 \$	7 749 \$
Perte pour la période	(184)	(514)
Autres éléments de la perte globale	-	-
Perte globale totale	(184)	(514)
Résultats non distribués à la clôture de la période	10 458 \$	7 235 \$

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	
	2018	2017
(en milliers de dollars canadiens)		
Activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie - clients	6 981	5 217
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(3 759)	(3 299)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(2 151)	(1 658)
Coûts financiers payés	(38)	(29)
Autres produits reçus	13	6
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	1 046	237
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	(19)	(3)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	(375)	(201)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(394)	(204)
Activités de financement		
Remboursement d'emprunts bancaires	(158)	(111)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(158)	(111)
Augmentation de la trésorerie	494	(78)
Trésorerie à l'ouverture de la période	3 938	2 083
Trésorerie à la clôture de la période	4 432	2 005

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 2018

(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 1791, rue Barrington, 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 a terminé la mise en œuvre de cette instruction en juillet 2017 et s'y conforme entièrement depuis.

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 2017. 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 et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse disponible et les dépôts à vue, ainsi que des placements liquides facilement convertibles en montants d'encaisse connus et dont le risque de voir leur valeur fluctuer est négligeable. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 décembre 2017 (aucun équivalent de trésorerie au 31 décembre 2016).

(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) Incitatifs à la location différés

L'Administration a reçu un incitatif monétaire pour améliorations locatives qui est présenté comme un passif. Elle a aussi bénéficié d'une clause de location gratuite pour la période du 1^{er} juin 2017 au 31 mai 2018 dans le nouveau contrat de location de son bureau central. Cette location gratuite est considérée comme un incitatif à la location, lequel est présenté comme un passif pour la partie expirée au 31 décembre 2017.

Ces incitatifs sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location jusqu'à son expiration le 31 mai 2027.

(f) 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.

(g) 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.

(h) Constatation des produits

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

4. NORMES COMPTABLES ET MODIFICATIONS

(a) Normes comptables et modifications publiées et entrées en vigueur

L'Administration a adopté le 1^{er} janvier 2017 la norme modifiée IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*, avec pour résultat que des informations additionnelles au sujet des changements aux passifs découlant des activités de financement sont fournies par voie de notes (voir la note 12).

(b) Normes comptables et modifications publiées mais non 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 internationales (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 1^{er} janvier 2018. Cependant, l'Administration ne pense pas que sa mise en œuvre puisse avoir une grande incidence sur ses états financiers. Elle ne s'attend pas non plus à ce que la mise en œuvre change de manière importante le classement et l'évaluation de ses instruments financiers étant donné que le traitement comptable des instruments qu'elle détient se conforme à l'IFRS 9. Les dispositions relatives à la dépréciation énoncées dans la nouvelle norme sont basées sur un modèle de pertes de crédit attendues plutôt que sur le modèle de pertes avérées que préconise la norme en cours. L'Administration a l'intention d'appliquer l'approche simplifiée proposée par la nouvelle norme pour évaluer la dépréciation attendue.

La dépréciation sera ainsi plus constante sans que la valeur soit modifiée de manière importante.

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 qu'une 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 1^{er} janvier 2018. L'Administration n'a pas adopté cette norme de façon anticipée. En raison de la nature de ses produits, cette norme ne devrait pas avoir une incidence importante sur ses états financiers, mais des informations supplémentaires devront par ailleurs être fournies par voie de notes.

En janvier 2016, l'IASB a publié la norme IFRS 16, *Contrats de location*, laquelle établit les principes que les deux parties aux contrats 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 tous 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. Pour les preneurs, le total des charges régulières suivra généralement un schéma de comptabilisation initiale des charges. 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 les bailleurs ou locataires, le traitement comptable reste le même. Les contrats de location seront classés comme contrats de location-financement et contrats de location simple comme c'est le cas maintenant. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1^{er} janvier 2019. L'Administration n'a pas adopté cette nouvelle norme de façon anticipée. Elle a toutefois déterminé que cette norme aurait une incidence importante sur la comptabilisation du contrat de location de son bureau central. Elle estime pour l'instant que cette incidence pourrait être un droit de jouissance à son actif d'une valeur de 892 \$ et une augmentation de son passif au titre d'un contrat de location de 943 \$.

5. 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 sur la durée d'utilité estimative des actifs suivante :

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.