



Administration  
de Pilotage  
de l'Atlantique

# Administration de pilotage de l'Atlantique

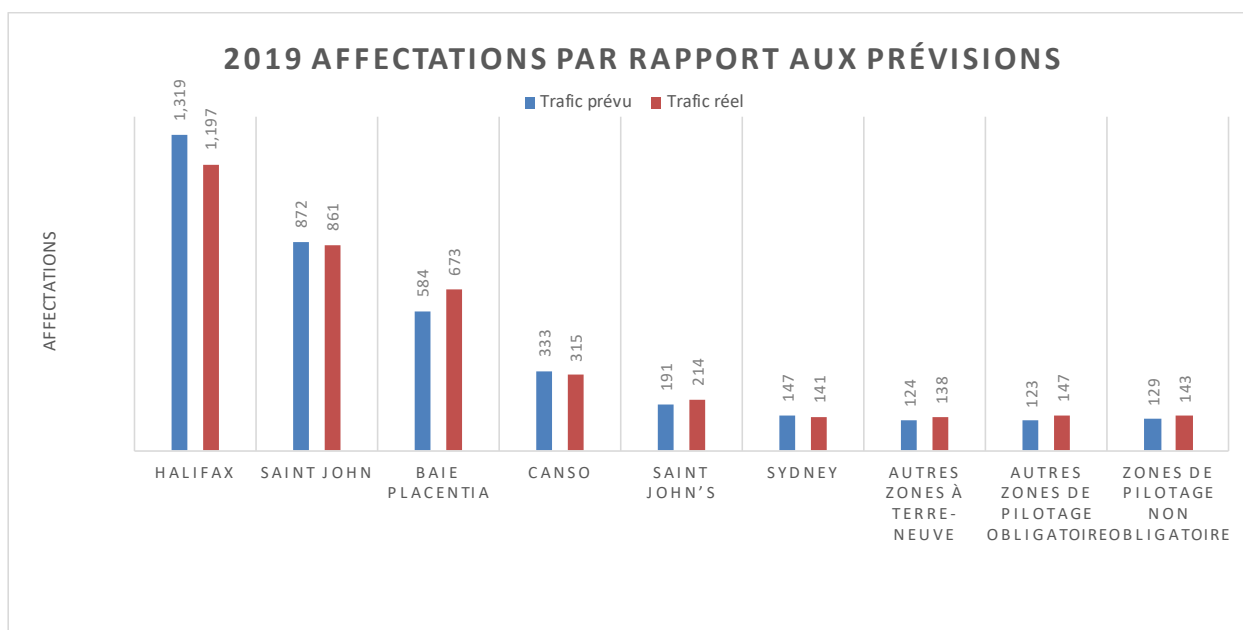
**Deuxième trimestre 2019**

Rapport de gestion

**30 août 2019**

## EXAMEN DU TRAFIC

	Trafic réel au T2 2018	Trafic prévu au T2 2019	Trafic réel au T2 2019	Écart par rapport à 2018	Pourcentage d'écart par rapport à 2018	Écart par aux prévisions pour 2019	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2019
<b>Zone de pilotage</b>							
Halifax	1,407	1,319	1,197	-210	-15 %	- 122	-9 %
Saint John	885	872	861	-24	-3 %	- 11	-1 %
Baie Placentia	575	584	673	98	17 %	89	15 %
Canso	338	333	315	-23	-7 %	- 18	-5 %
Saint John's	195	191	214	19	10 %	23	12 %
Sydney	154	147	141	-13	-8 %	- 6	-4 %
Autres zones à Terre-Neuve	99	124	138	39	39 %	14	11 %
Autres zones de pilotage obligatoire	142	123	147	5	4 %	24	20 %
Zones de pilotage non obligatoire	103	129	143	40	39 %	14	11 %
<b>Total</b>	<b>3,898</b>	<b>3,822</b>	<b>3,829</b>	<b>-69</b>	<b>-2 %</b>	<b>7</b>	<b>0 %</b>



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 identiques à celles de la même période en 2018 et supérieures de 2 % aux prévisions. Les affectations de pilotage sont en recul de 2 % par rapport à 2018 pour les six premiers mois, mais presque conformes aux prévisions pour 2019.

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. La baie Placentia est la seule de ces principales zones où le trafic a augmenté par rapport aux niveaux de 2018.

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 2018 et bien au-delà des prévisions. Les affectations générées par la raffinerie de pétrole sont légèrement inférieures à celles de l'an dernier et en-dessous des prévisions. Le trafic dans la région est de 15 % plus élevé que prévu et a augmenté de 17 % par rapport à l'an dernier. Les recettes de pilotage dans la région sont donc supérieures de 14 % aux niveaux de 2018 et de 17 % aux prévisions pour 2019.

La baisse du trafic à Halifax (N.-É.) par rapport aux niveaux de 2018 tient avant tout à la perte d'un service de porte-conteneurs hebdomadaire et à une diminution des affectations pour des porte-automobiles. Le trafic de pétroliers et autres navires a légèrement diminué par rapport à la même période l'an dernier. Les affectations de pilotage totales dans le port sont inférieures de 9 % aux prévisions et les recettes sont en-deçà de 8 % aux prévisions en date de juin 2019.

À Saint John (N.-B.), les recettes de l'Administration ont pâti d'un incident à la raffinerie de pétrole survenu au quatrième trimestre de 2018. Cela a réduit provisoirement le trafic de pétroliers généré par cette installation. La région a ajouté un souleveur qui nécessite actuellement des services de pilotage. L'activité liée à ce navire a augmenté le nombre d'affectations dans la zone, mais les recettes générées par ce petit navire ne compensent pas la perte découlant de la diminution des gros pétroliers à la raffinerie. Les activités de pilotage ont reculé de 3 % par rapport à 2018 et sont inférieures de 1 % aux prévisions en date de juin 2019. Les recettes de pilotage du port ont reculé de 7 % par rapport aux niveaux de 2018 et de 8 % par rapport aux prévisions. L'écart entre la variation du trafic et celle des recettes tient au fait qu'il y a eu davantage de trafic avec un souleveur de plus petite taille, tandis que celui des pétroliers plus gros a diminué.

À Canso (N.-É.), le trafic de pétroliers a légèrement diminué par rapport à la même période en 2018. Celui des vraquiers a diminué de 22 % par rapport à 2018 en raison d'une baisse des expéditions de charbon. Étant donné la rigueur des hivers dans la région, le transbordement de charbon a été déplacé vers des eaux plus calmes au sud pour les mois d'hiver. Cette activité a repris au printemps, mais pas d'une façon aussi vigoureuse que prévue. Ces opérations sont aussi très sensibles aux prix et rien ne garantit qu'elles seront maintenues dans la région à long terme. Tant qu'elles sont assurées, elles génèrent énormément de recettes de pilotage dans la zone, car elles font intervenir de gros navires. Du fait de la combinaison de ces facteurs, les affectations de pilotage et les recettes pour la région ont été inférieures de 5 % aux prévisions et de 5 % à celles en date de juin 2019.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

<b>EXAMEN COMPARATIF</b>		
<b>DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES</b>		
<b>Au 30 juin</b>		
	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>		<b>(Recalculé)</b>
(en milliers de dollars)		
<b>Total des produits</b>	<b>13 380 \$</b>	<b>13 427 \$</b>
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	8 203	8 126
Bateaux-pilotes	3 534	3 636
Autres	1 426	1 392
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>13 163</b>	<b>13 154</b>
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>217 \$</b>	<b>273 \$</b>
<b>STATISTIQUES</b>		
Affectations de pilotage	3 829	3 898
Incidents de pilotage	1	0
Pourcentage d'affectations sans incident	99.97%	100.00%
Plaintes de clients enregistrées	14	13
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99.63%	99.67%

Les recettes de l'Administration ont diminué en raison de la baisse du trafic nécessitant des services de pilotage et de la suppression d'un supplément mis en place pour la première moitié de 2018. Une hausse tarifaire a été instaurée le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et d'autres ajustements ont été faits le 7 mars 2019. Globalement, le trafic a diminué de 2 % par rapport aux niveaux de 2018 en date de juin 2019, les recettes (sans le supplément) se maintenant presque au même niveau.

En date de juin 2019, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2018, car l'Administration a accru le nombre de pilotes en prévision des retraites planifiées. L'incidence de ces ajouts a été essentiellement compensée par une réduction des coûts des heures supplémentaires découlant de la diminution des affectations. Les coûts rattachés aux salaires du personnel administratif ont augmenté du fait des ajustements que le gouvernement a apportés l'année d'avant à la rémunération du chef de la direction. Les dépenses liées aux équipages des bateaux-pilotes sont similaires à celles de 2018. Les coûts des bateaux-pilotes ont diminué en raison de la réduction des activités, car les fournisseurs de services sont rémunérés pour chaque déplacement et la baisse du

trafic réduit d'autant les dépenses de carburant. Les coûts des réparations sont en-deçà des prévisions en raison du moment où les travaux prévus doivent se faire. L'Administration est en train d'effectuer d'importantes réparations non planifiées sur deux de ses navires, qui se répercuteront sur ces coûts au deuxième semestre de l'année. Les « autres » dépenses ont augmenté par rapport aux niveaux de 2018 en raison d'une hausse des coûts de formation.

L'Administration a dégagé à la fin du deuxième trimestre un bénéfice de 217 000 \$ (273 000 \$ en 2018). Une perte de 666 000 \$ avait été prévue pour cette période de l'année. Les dépenses sont bien en-deçà des prévisions en date de juin, mais elles vont se ressentir de l'augmentation des coûts de réparation d'ici la fin de l'année. Étant donné les tendances des affectations, l'Administration s'attend à une perte aux premier et deuxième trimestres de chaque année et prévoit un bénéfice pour les deux 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 rétroaction 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 2019, l'Administration avait reçu 14 plaintes sur un total de 3 829 affectations. Les 99,63 % restants n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2018, il y avait eu 13 plaintes sur un total de 3 898 affectations, soit 99,67 % dans 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 2019, l'Administration avait eu un incident de navigation impliquant un navire ayant heurté un quai ou de l'équipement portuaire pendant qu'il était manœuvré par un pilote. Aucun incident n'avait été déclaré pour la même période en 2018.

#### 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 chaque port. 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 été très vigoureuses en 2017 et 2018 du fait de l'augmentation de l'activité 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 de 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 le trafic dans la région pour les prochaines années. Cette activité vigoureuse a diminué dans plusieurs grands ports au deuxième trimestre de 2019 mais devrait reprendre d'ici la fin de l'année.

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 aussi 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.-É.). En tout, il y a eu 1 255 affectations effectuées par des capitaines certifiés en date de juin 2019, en baisse par rapport aux 1 403 assurées pendant la même période en 2018. L'Administration avait eu 2 829 affectations effectuées par des capitaines certifiés en 2018, soit une progression par rapport aux 2 221 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 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 des bateaux-pilotes dont l'utilisation doit être financée par les rentrées générées par les tarifs perçus dans 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 ajusté pour la norme IFRS 16 de 1 706 000 \$ en 2018 (2 890 000 \$ en 2017). Cela tient essentiellement au fait que nos clients ont accepté des ajustements tarifaires et ont de robustes niveaux de trafic dans presque toutes les régions desservies par l'Administration. Ces bons exercices ont permis à l'Administration de dépasser ses objectifs financiers immédiats en affectant 3 300 000 \$ d'économies au remplacement des immobilisations et aux indemnités de départ futures, tout en maintenant une provision pour les replis financiers et d'éventuels coûts imprévus. Le tableau ci-dessous est une comparaison sur cinq ans après l'établissement d'un nouvel état pour la norme IFRS 16 – Contrats de location

État comparatif des résultats sur cinq ans (en milliers de dollars)

	2014	2015	2016	2017	2018
Produits	22 562 \$	22 673 \$	24 093 \$	27 793 \$	28 831 \$
Charges	23 180 \$	23 224 \$	22 896 \$	24 903 \$	27 125 \$
<b>Bénéfice (perte) pour l'année</b>	<b>- 681 \$</b>	<b>-551 \$</b>	1 197 \$	2 890 \$	1 706 \$
Fonds de roulement	2 138 \$	1 382 \$	2 829 \$	4 997 \$	5 254 \$
Contribution à l'épargne spécialisée	0 \$	0 \$	0 \$	2 300 \$	3 300 \$
Résultats non distribués	7 146 \$	6 555 \$	7 749 \$	10 619 \$	12 352 \$

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.

<b>Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès</b>		
Au 30 juin		
(en milliers de dollars)		
	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Exploitation	272	350
Formation	63	57
Ingénierie	7	13
<b>Total des frais de déplacement pour l'exploitation</b>	<b>342</b>	<b>420</b>
Administration	39	48
Conseil	11	19
<b>Total des frais de déplacement pour l'administration</b>	<b>50</b>	<b>67</b>
Hébergement	6	4
Congrès	1	3
<b>Total des frais d'hébergement et de congrès</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
<b>Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès</b>	<b>399</b>	<b>494</b>



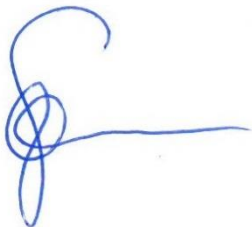
**Deuxième trimestre 2019**  
**États financiers condensés non vérifiés**  
**provisoires et notes afférentes**

## **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



---

Brian Bradley, CPA, CGA  
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada  
Le 30 août 2019

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État de la situation financière

**Non vérifié**

(en milliers de dollars canadiens)	<b>30 juin 2019</b>	31 décembre 2018 (Recalcul)	1 janvier 2018 (Recalculé)
<b>Actif</b>			
Actifs courants			
Trésorerie	6,028 \$	6,089 \$	3,938 \$
Créances clients et autres débiteurs	3,583	3,763	3,712
Charges payées d'avance	270	103	94
	<b>9,881</b>	9,955	7,744
Actifs non courants			
Immobilisations incorporelles	214	225	188
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	12,911	13,160	13,850
	<b>13,125</b>	13,385	14,038
	<b>23,006 \$</b>	23,340 \$	21,782 \$
<b>Passif</b>			
Passifs courants			
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	2,342 \$	2,462 \$	2,030 \$
Emprunts bancaires	668	1,979	640
Passif au titre de contrats de location	123	119	68
Indemnités de cessation d'emploi	299	201	35
	<b>3,432</b>	4,761	2,773
Passifs non courants			
Emprunts bancaires	4,610	3,612	5,591
Indemnités de cessation d'emploi	1,224	1,381	1,488
Passif au titre de contrats de location	1,171	1,234	1,311
	<b>7,005</b>	6,227	8,390
	<b>10,437</b>	10,988	11,163
<b>Capitaux propres</b>			
Résultats non distribués	12,569	12,352	10,619
	<b>12,569</b>	12,352	10,619
	<b>23,006 \$</b>	23,340 \$	21,782 \$

*Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.*

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État du résultat global

**Non vérifié**

(en milliers de dollars canadiens)	<b>Deuxième terminé le 30 juin</b>	
	<b>2019</b>	2018 (Recalculé)
<b>Produits</b>		
Droits de pilotage	<b>13,299 \$</b>	13,401 \$
Autres produits	<b>81</b>	26
	<b>13,380</b>	13,427
 <b>Charges</b>		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	<b>6,197</b>	6,208
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	<b>2,701</b>	2,790
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	<b>1,012</b>	984
Salaires et avantages du personnel	<b>994</b>	934
Amortissement	<b>912</b>	898
Transport et déplacements	<b>390</b>	397
Formation	<b>297</b>	232
Services publics, fournitures et approvisionnements	<b>225</b>	252
Services professionnels et spéciaux	<b>171</b>	195
Coûts financiers	<b>114</b>	125
Communications	<b>76</b>	68
Locations	<b>74</b>	71
	<b>13,163</b>	13,154
Bénéfice de l'exercice	<b>217</b>	273
Autres éléments du résultat global	-	-
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	<b>217 \$</b>	273 \$

*Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.*

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

### État des variations des capitaux propres

**Non vérifié**

	<b>Deuxième terminé le 30 juin</b>	
(en milliers de dollars canadiens)	<b>2019</b>	2018 (Recalculé)
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	<b>12,352</b> \$	10,619 \$
Bénéfice de l'exercice	217	273
Autres éléments de la perte globale	-	-
Résultat global total	217	273
Résultats non distribués à la clôture de la période	<b>12,569</b> \$	10,892 \$

*Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.*

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Deuxième terminé le 30 juin	
	2019	2018
(en milliers de dollars canadiens)		(Recalcul)
<b>Activités d'exploitation</b>		
Entrées de trésorerie provenant des clients	6,515 \$	6,362 \$
Sorties de trésorerie destinées aux salariés et pour leur compte	(4,141)	(4,014)
Sorties de trésorerie destinées aux fournisseurs	(2,492)	(2,049)
Charges financières payées	(57)	(38)
Autres produits	49	13
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	(126)	274
<b>Activités d'investissement</b>		
Achats d'immobilisations incorporelles	(9)	(31)
Achats de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles	(374)	(245)
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	(383)	(276)
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement d'emprunts bancaires	(164)	(159)
Remboursement du passif au titre de contrats de location	(29)	(3)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(193)	(162)
Augmentation de la trésorerie	(702)	(164)
Trésorerie à l'ouverture de la période	6,730	4,432
Trésorerie à la clôture de la période	6,028 \$	4,268 \$

*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 2019

(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 2018. 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 mars 2019 (aucun équivalent de trésorerie au 31 mars 2018).

### (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) Droit de jouissance aux actifs et passif au titre de contrats de location

L'Administration a constaté un droit de jouissance à ses actifs et un passif au titre de contrats de location dès le début du bail de son siège social. Le droit de jouissance aux actifs a été initialement mesuré en fonction de la valeur actuelle du bail, plus les charges directes initiales et le coût des obligations pour remettre en état l'actif, moins les incitatifs reçus. Le droit de jouissance aux actifs est déprécié selon la plus courte de la durée du bail ou de la durée de vie utile de l'actif sous-jacent. Il est assujéti à des essais s'il y a une indication de baisse de valeur.

Le droit de jouissance aux actifs est inclus sous le poste Biens et équipement, et le passif au titre de contrats de location figure sous les postes Actifs courants et Actifs non courants.

Le passif au titre de contrats de location a été initialement mesuré d'après la valeur actuelle des montants à verser pendant la durée du bail, réduits au taux implicite du bail.

L'Administration a choisi de ne pas constater le droit de jouissance à ses actifs et le passif au titre de contrats de location lorsque la durée totale des baux est inférieure ou égale à 12 mois ou pour les baux considérés comme étant de faible valeur. Les paiements pour ces baux sont constatés dans l'état des résultats en ligne droite pour la durée des baux.

(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.

### 3. NORMES COMPTABLES ET MODIFICATIONS

L'Administration a adopté le 1<sup>er</sup> janvier 2019 la norme IFRS 16, *Contrats de location*. Elle a utilisé la pleine approche rétrospective pour appliquer la nouvelle norme. Cela a obligé à recalculer les montants comparatifs pour les périodes antérieures, tel que décrit dans la note 8. Cette adoption a eu pour effet d'augmenter les immobilisations et le passif au titre de contrats de location.

### 4. 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
Droit de jouissance au bail – siège social	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.

*Évaluation du passif au titre de contrats de location et du droit de jouissance aux*

*actifs*

L'application de la norme IFRS 16 oblige l'Administration à émettre des jugements qui affectent l'évaluation du passif au titre de contrats de location et du droit de jouissance aux actifs. Cela consiste notamment à déterminer les contrats couverts par la portée de la norme IFRS 16, la durée des contrats et le taux d'intérêt utilisé pour réduire les flux de trésorerie futurs.

La durée des baux déterminée par l'Administration comprend la période non résiliable des baux, les périodes couvertes par une option pour prolonger le bail si l'Administration est raisonnablement certaine d'exercer cette option et les périodes couvertes par une option pour résilier le bail si l'Administration est raisonnablement certaine de ne pas exercer cette option. Cette même durée est appliquée pour déterminer le taux de dépréciation du droit de jouissance aux actifs.

La valeur actuelle du montant du bail est déterminée en utilisant le taux d'intérêt implicite pour la durée du bail.

(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.

5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Au 31 mars, le solde des immobilisations incorporelles de l'Administration, constituées de logiciels acquis, était le suivant :

	30 juin 2019	31 décembre 2018
Coût à l'ouverture de l'exercice	711 \$	636 \$
Entrées	-	70
Sorties	-	-
Coût à la clôture de l'exercice	711	706
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(488)	(448)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	-	-
Amortissement de l'exercice	(9)	(33)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(497)	(481)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	214 \$	225 \$

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 30 juin 2019 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2018).

## 6. BATEAUX-PILOTES ET IMMOBILISATIONS CORPORELLES

30 juin 2019	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	Right-of-Use head office	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	12,392	5,679	432	2,386	501	1,597	12	1,472	24,471
Entrées	119	87	-	112	3	62	-	-	383
Sorties	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coût à la clôture de l'exercice	12,511	5,766	432	2,498	504	1,659	12	1,472	24,854
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(4,694)	(3,121)	(326)	(1,839)	(289)	(944)	(12)	(270)	(11,495)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement de l'exercice	(141)	(126)	(6)	(63)	(23)	(52)	-	(37)	(448)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(4,835)	(3,247)	(332)	(1,902)	(312)	(996)	(12)	(307)	(11,943)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	7,676	2,519	100	596	192	663	-	1,165	12,911

31 décembre 2018 - Recalculé	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	droit de jouissance au siège social	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	12,246	5,255	413	2,203	515	1,370	12	1,472	23,486
Entrées	128	613	19	251	75	256	-	-	1,342
Sorties	(88)	(258)	-	(68)	(125)	(82)	-	-	(621)
Coût à la clôture de l'exercice	12,286	5,610	432	2,386	465	1,544	12	1,472	24,207
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(4,083)	(2,543)	(283)	(1,595)	(253)	(781)	(12)	(86)	(9,636)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	67	65	-	63	125	80	-	-	400
Amortissement de l'exercice	(537)	(517)	(37)	(244)	(138)	(191)	-	(147)	(1,811)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(4,553)	(2,995)	(320)	(1,776)	(266)	(892)	(12)	(233)	(11,047)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	7,733	2,615	112	610	199	652	-	1,239	13,160

31 décembre 2017 - Recalculé	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Mobilier et matériel	Améliorations locatives	droit de jouissance au siège social	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	9,729	4,548	392	2,147	650	1,186	174	-	18,826
Entrées	2,574	866	24	438	313	325	-	1,472	6,012
Sorties	(57)	(159)	(3)	(382)	(448)	(141)	(162)	-	(1,352)
Coût à la clôture de l'exercice	12,246	5,255	413	2,203	515	1,370	12	1,472	23,486
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(3,663)	(2,256)	(248)	(1,708)	(560)	(762)	(174)	-	(9,371)
Amortissement des sorties au cours de l'exercice	41	138	3	362	448	133	162	-	1,287
Amortissement de l'exercice	(461)	(425)	(38)	(249)	(141)	(152)	-	(86)	(1,552)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(4,083)	(2,543)	(283)	(1,595)	(253)	(781)	(12)	(86)	(9,636)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	8,163	2,712	130	608	262	589	-	1,386	13,850

Aucune perte de valeur des bateaux-pilotes et de l'équipement n'a été constatée au 30 juin 2019 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2018).

## 7. PASSIF AU TITRE DE CONTRATS DE LOCATION

Le passif en cours de l'Administration au titre de contrats de location est comme suit :

	30 juin 2019	31 décembre 2018
Loyer payable par versements mensuels incluant des intérêts de 7 %, amorti sur 10 ans, d'ici au 31 mai 2027	1 294	\$ 1 353
Portion courante	123	119
Portion non courante	1 171	1 234
Valeur comptable à la fin de la période	1 294	\$ 1 353

Les intérêts sur le bail se sont élevés à 47 \$ en date de juin 2019 (juin 2018 –49 \$).

Paiements minimums restants à faire sur le principal :

	2019
2019	60 \$
2020	128
2021	137
2022	150
2023 et au-delà	819
	<u>1,294</u> \$

## 8. ADOPTION DE LA NORME IFRS 16 POUR LA PREMIÈRE FOIS

Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'Administration a adopté la norme IFRS 16, *Contrats de location*, qui établit les principes que les deux parties à un contrat appliquent afin de fournir des renseignements pertinents sur les baux d'une manière qui représente fidèlement ces transactions. La norme IFRS 16 exige que tous les baux soient déclarés sur le bilan du locataire. Il y a aussi des changements dans la comptabilité pendant la vie du bail. Pour les locataires, le total des dépenses périodiques sera généralement constaté en début d'exercice. Les baux de moins de 12 mois ou d'une faible valeur monétaire n'ont pas besoin d'être capitalisés. Le traitement comptable des locataires demeure similaire à la pratique actuelle. Ils continuent de classer les baux comme des baux de financement et exploitation.

L'Administration a adopté une pleine approche rétrospective pour appliquer la nouvelle norme.

L'état de la situation financière en date du 1<sup>er</sup> janvier 2018 a été rapproché comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	Notes	1 janvier 2018 Tel que publié à l'origine	Effect of IFRS 16	1 janvier, 2018 Recalculé
<b>Actif</b>				
Actifs courants				
Trésorerie		3,938 \$	- \$	3,938 \$
Créances clients et autres débiteurs		3,712	-	3,712
Charges payées d'avance		94	-	94
		<u>7,744</u>	<u>-</u>	<u>7,744</u>
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles		188		188
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	A	12 964	886	13 850
		<u>13 152</u>	<u>886</u>	<u>14 038</u>
		<u>20 896 \$</u>	<u>886 \$</u>	<u>21 782 \$</u>
<b>Passif</b>				
Passifs courants				
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		2 030 \$	\$	2 030 \$
Emprunts bancaires		640		640
Passif au titre de contrats de location	A	42	26	68
Indemnités de cessation d'emploi		35		35
		<u>2 747</u>	<u>26</u>	<u>2 773</u>
Passifs non courants				
Emprunts bancaires		5 591		5 591
Indemnités de cessation d'emploi		1 488		1 488
Passif au titre de contrats de location	A	428	883	1 311
		<u>7 507</u>	<u>883</u>	<u>8 390</u>
		<u>10 254</u>	<u>909</u>	<u>11 163</u>
<b>Capitaux propres</b>				
Résultats non distribués	A	10 642	- 23	10 619
		<u>10 642</u>	<u>- 23</u>	<u>10 619</u>
		<u>20 896 \$</u>	<u>886 \$</u>	<u>21 782 \$</u>

L'état des variations des capitaux propres en date du 1<sup>er</sup> janvier 2018 a été rapproché comme suit :



Notes Résultats non distribués

(en milliers de dollars canadiens)

Bénéfices non distribués, tels que publiés, en date du 1er j		10 642 \$
Ajustement au titre de la norme IFRS 16	A	- 23
<u>Bénéfices non distribués, recalculés en date du 1er janvier</u>		<u>10 619 \$</u>

L'état de la situation financière en date du 31 décembre 2018 a été rapproché comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	<u>Notes</u>	31 décembre 2018 Tel que publié à l'origine	Effect of IFRS 16	31 décembre 2018 Recalculé
<b>Actif</b>				
Actifs courants				
Trésorerie		6,089 \$	-	6,089 \$
Créances clients et autres débiteurs		3,763	-	3,763
<u>Charges payées d'avance</u>		<u>103</u>	-	<u>103</u>
		9,955	-	9,955
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles		225		225
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	A	12 368	792	13 160
		<u>12 593</u>	<u>792</u>	<u>13 385</u>
		<u>22 548 \$</u>	<u>792 \$</u>	<u>23 340 \$</u>
<b>Passif</b>				
Passifs courants				
Dettes fournisseurs et autres créditeurs		2 462 \$	\$	2 462 \$
Emprunts bancaires		1 979		1 979
Passif au titre de contrats de location	A	59	60	119
<u>Indemnités de cessation d'emploi</u>		<u>201</u>		<u>201</u>
		4 701	60	4 761
Passifs non courants				
Emprunts bancaires		3 612		3 612
Indemnités de cessation d'emploi		1 381		1 381
Passif au titre de contrats de location	A	439	795	1 234
		<u>5 432</u>	<u>795</u>	<u>6 227</u>
		10 133	855	10 988
<b>Capitaux propres</b>				
Résultats non distribués	A	12 415	- 63	12 352
		<u>12 415</u>	<u>- 63</u>	<u>12 352</u>
		<u>22 548 \$</u>	<u>792 \$</u>	<u>23 340 \$</u>

L'état des variations des capitaux propres en date du 31 décembre 2018 a été rapproché comme suit :

<u>Notes Résultats non distribués</u>	
(en milliers de dollars canadiens)	
Bénéfices non distribués, tels que publiés, en date du 1er j	12 415 \$
Ajustement au titre de la norme IFRS 16	- 63
<u>Bénéfices non distribués, recalculés en date du 1er janvier</u>	<u>12 352 \$</u>

L'état du résultat global de l'Administration pour la période se terminant le 30 juin 2018 a été rapproché comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	Notes	Janvier-juin 2018 Tel que publié à l'origine	Effet de la norme IFRS	Janvier-juin 2018 Recalculé
<b>Produits</b>				
Droits de pilotage		13,401	\$ - \$	13,401 \$
Autres produits		26	-	26
		13,427	-	13,427
<b>Charges</b>				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes		6,208	-	6,208
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes		2,790	-	2,790
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes		984	-	984
Salaires et avantages du personnel		934	-	934
Amortissement	A	851	47	898
Transport et déplacements		397	-	397
Formation		232	-	232
Services publics, fournitures et approvisionnements		252	-	252
Services professionnels et spéciaux		195	-	195
Coûts financiers	A	76	49	125
Communications		68	-	68
Locations	A	147	(76)	71
		13,134	20	13,154
Bénéfice de l'exercice		293	(20)	273
Autres éléments du résultat global		-		-
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		293	\$ (20) \$	273 \$

#### (A) Droit de jouissance aux actifs et passif au titre de contrats de location

L'Administration a choisi, pour la transition, d'adopter la pleine approche rétrospective pour calculer la valeur de son droit de jouissance aux actifs et du passif au titre de contrats de location en vertu de la norme IFRS 16.

Elle a décidé de ne pas constater le droit de jouissance aux actifs et le passif au titre de contrats de location pour les baux dont la durée est inférieure ou égale à 12 mois ou qui ont peu de valeur. Les versements pour de tels baux continuent d'être constatés en ligne droite dans l'état des résultats pour la durée des baux. Le bail de plus de 12 mois et non considéré comme étant de peu de valeur était celui du siège social à Halifax (N.-É.). Ce bail de 10 ans a débuté le 1<sup>er</sup> juin 2017 et les registres étaient facilement accessibles pour permettre une pleine approche rétrospective.

Les ajustements de ces postes relativement à ceux déclarés en vertu de la norme IFRS 17 précédente au 31 décembre 2017 ont entraîné la constatation d'un actif supplémentaire au titre des biens et de l'équipement de 886 \$, avec une augmentation correspondante du passif au titre des contrats de location de 909 \$. Les frais imputés de ce fait aux bénéfices non distribués ont été de 23 \$.

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018, en vertu de la norme IFRS 16, l'amortissement et la dépréciation ont augmenté de 94 \$ et les charges financières ont grimpé de 97 \$. Ces dépenses accrues sont partiellement compensées par des charges locatives moindres de 151 \$. L'impact net sur les bénéfices pour 2018 se traduit par une augmentation des charges de 40 \$.

Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2018, la norme IFRS 16 a eu pour effet d'augmenter de 47 \$ le poste Amortissement et dépréciation, et de 49 \$ les charges financières, et de réduire les locations de 76 \$. Cela a eu pour effet net de réduire de 20 \$ les bénéfices pour cette période.