



# **Administration de pilotage de l'Atlantique**

**Premier trimestre 2020**

Rapport de gestion

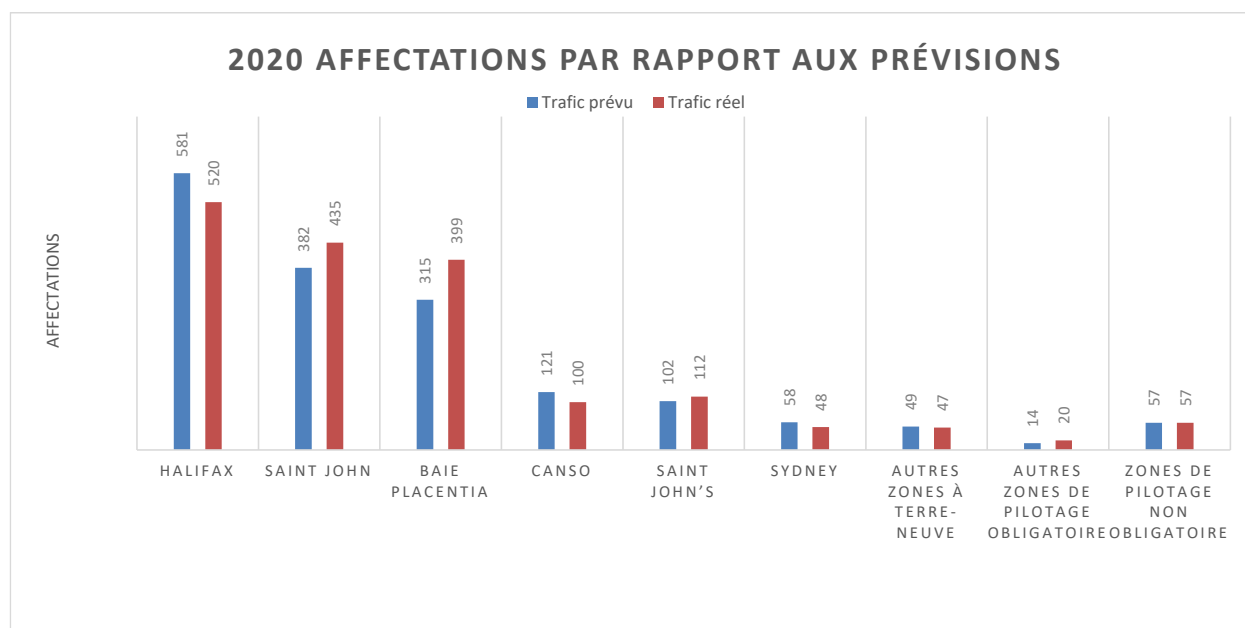
**30 mai 2020**

## AVIS AU LECTEUR

Le présent rapport couvre les activités et la situation financière de l'Administration pour la période de trois mois se terminant le 31 mars 2020, et il vise à être lu avec les états financiers audités pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020. Ces états financiers ont été établis et sont présentés conformément aux normes IFRS telles que décrites dans le rapport annuel 2019 de l'Administration.

## EXAMEN ET ANALYSE DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic prévu		Trafic réel		Écart par rapport à 2019	Pourcentage d'écart par rapport à 2019	Écart par aux prévisions pour 2020	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2020
	Trafic réel au T1 2019	Trafic prévu au T1 2020	Trafic réel au T1 2020					
Halifax	565	581	520	-45	-8 %	- 61	-10 %	
Saint John	404	382	435	31	8 %	53	14 %	
Baie Placentia	338	315	399	61	18 %	84	27 %	
Canso	121	121	100	-21	-17 %	- 21	-17 %	
Saint John's	102	102	112	10	10 %	10	10 %	
Sydney	58	58	48	-10	-17 %	- 10	-17 %	
Autres zones à Terre-Neuve	48	49	47	-1	-2 %	- 2	-4 %	
Autres zones de pilotage obligatoire	10	14	20	10	100 %	6	43 %	
Zones de pilotage non obligatoire	62	57	57	-5	-8 %		0 %	
Total	1,708	1,679	1,738	30	2 %	59	4 %	



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 10 % à celles de la même période en 2019 et supérieures de 9 % aux prévisions. Les affectations de pilotage dépassent de 2 % celles de 2019 pour les trois premiers mois et de 4 % les prévisions pour 2020.

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 et Saint John sont les deux seules de ces principales zones où le trafic a augmenté par rapport aux niveaux de 2019.

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 2019 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 27 % plus élevé que prévu et a augmenté de 18 % par rapport à l'an dernier.

La baisse du trafic à Halifax (N.-É.) par rapport aux niveaux de 2019 tient avant tout à la perte d'un service de porte-conteneurs hebdomadaire et à une diminution des affectations pour des porte-véhicules. Le trafic de pétroliers, de cargos et autres navires a diminué par rapport à la même période l'an dernier. Les affectations de pilotage totales dans le port sont inférieures de 11 % aux prévisions et les recettes sont en-deçà de 8 % aux prévisions en date de mars 2020.

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. Le trafic de pétroliers généré par cette installation a baissé provisoirement jusqu'au milieu de 2019, mais il est demeuré vigoureux en 2020. La région a un souteur qui nécessite actuellement des services de pilotage. Les capitaines de ce navire devraient finir par obtenir leurs certificats de pilotage et n'auront plus besoin de services de pilotage. L'activité liée à ce navire a augmenté provisoirement le nombre d'affectations dans la zone. Les affectations de pilotage ont progressé de 8 % par rapport à 2019 et dépassent de 14 % les prévisions en date de mars 2020. Les recettes de pilotage du port ont augmenté de 15 % par rapport aux niveaux de 2019 et dépassent de 2 % les prévisions. L'écart entre la variation du trafic et celle des recettes tient au fait qu'il y a eu davantage de trafic avec le souteur de plus petite taille.

À Canso (N.-É.), le trafic de pétroliers a légèrement diminué par rapport à la même période en 2019. Celui des vraquiers a reculé de 24 % par rapport à 2019 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 et n'a pas renoué avec les niveaux des années précédentes. Du fait de la combinaison de ces facteurs, les affectations de pilotage et les recettes pour la région ont été inférieures de 17 % aux prévisions et de 19 % à celles en date de mars 2020.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

<b>EXAMEN COMPARATIF</b>			
<b>DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES</b>			
<b>Au 31 mars</b>			
	<b>2020</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>	<b>réel</b>	<b>budget</b>	<b>réel</b>
(en milliers de dollars)			
<b>Total des produits</b>	<b>6 796 \$</b>	<b>6 244 \$</b>	<b>6 189 \$</b>
Charges d'exploitation			
Salaires, honoraires et avantages sociaux	4 411	4 406	4 098
Bateaux-pilotes	1 718	1 731	1 667
Autres	698	674	660
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>6 827</b>	<b>6 811</b>	<b>6 425</b>
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>- 31 \$</b>	<b>- 567 \$</b>	<b>- 236 \$</b>
<b>STATISTIQUES</b>			
Affectations de pilotage	1 738	1 679	1 708
Incidents de pilotage	3	0	0
Pourcentage d'affectations sans incident	99.83%	100.00%	100.00%
Plaintes de clients enregistrées	13	0	4
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99.25%	100.00%	99.77%

Globalement, le trafic a augmenté de 2 % par rapport aux niveaux de 2019 en date de mars 2020 et les recettes ont progressé de 10 %.

En date de mars 2020, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2019, car les pilotes de l'Administration qui sont en formation accroissent les niveaux de brevets. Les coûts des heures supplémentaires sont plus élevés du fait de l'augmentation des affectations dans la baie Placentia et à Saint John, et parce que les départs à la retraite ont réduit le nombre de pilotes de classe A. Les coûts rattachés aux salaires du personnel administratif ont augmenté parce qu'il y a eu davantage d'employés s'occupant de l'administration, y compris des aides occasionnelles temporaires. Les coûts des bateaux-pilotes ont augmenté en raison du nombre accru de pilotes contractuels. Les « autres » dépenses ont progressé par rapport aux niveaux de 2019 parce que les honoraires professionnels ont été plus importants en raison d'une évaluation des risques effectuée au premier trimestre de 2020.

L'Administration a eu à la fin du premier trimestre une perte de 32 000 \$ (perte de 236 000 \$

en 2019). Une perte de 567 000 \$ avait été prévue pour cette période de l'année. Les recettes sont nettement supérieures et les dépenses sont pour ainsi dire conformes aux prévisions pour 2020.

#### PLAINTES DES CLIENTS ET NIVEAU DE SERVICE

L'Administration a une méthode structurée pour le traitement des plaintes. 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 31 mars 2020, l'Administration avait reçu 13 plaintes sur un total de 1 738 affectations. Les 99,25 % restants n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2019, il y avait eu quatre plaintes sur un total de 1 708 affectations, soit 99,77 % sans plainte.

En date de mars 2020, l'Administration avait eu trois incidents 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 2019.

#### 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 augmenté de 2016 à 2018. Les pétroliers, les croisières et les cargos sont demeurés vigoureux en 2019, tandis que les affectations de pilotage pour les porte-conteneurs, les vraquiers et les porte-véhicules ont diminué. Après un robuste premier trimestre en 2020, les prévisions de trafic ont considérablement chuté en raison de la COVID-19.

L'Administration a aussi pâti d'une baisse de la demande dans un certain nombre de régions pendant la pandémie. La raffinerie de pétrole dans la baie Placentia a cessé ses activités sans annoncer leur reprise, tandis que d'autres affectations reliées au transport de charbon, aux porte-véhicules et aux porte-conteneurs ont aussi diminué. Le report de la saison des croisières, qui risque fort d'être carrément annulée en 2020, a le plus affecté l'Administration.

Les croisières ont rapporté à l'Administration 3 M\$ en 2019 et elle s'attendait à en tirer davantage en 2020. Ce manque à gagner, combiné aux baisses que connaissent les autres formes de trafic, devrait se traduire par une importante perte financière pour l'Administration en 2020. L'Administration va dépendre des réserves qu'elle a accumulées et des emprunts approuvés pendant cette période. Elle suit la situation en permanence et prendra d'autres mesures au besoin. Cela n'empêchera pas l'Administration de mener à bien son mandat.

## 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 31 mars		
(en milliers de dollars)		
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Exploitation	172	157
Formation	9	11
Ingénierie	9	4
<b>Total des frais de déplacement pour l'exploitation</b>	<b>190</b>	<b>172</b>
Administration	23	16
Conseil	13	5
<b>Total des frais de déplacement pour l'administration</b>	<b>36</b>	<b>21</b>
Hébergement	3	4
Congrès	1	0
<b>Total des frais d'hébergement et de congrès</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès</b>	<b>230</b>	<b>197</b>

**Premier trimestre 2020**  
**États financiers condensés non vérifiés**  
**provisoires et notes afférentes**

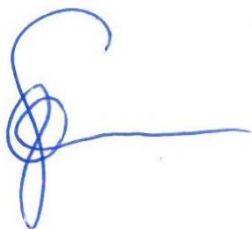


## **Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière**

---

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 mars 2020

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État de la situation financière

**Non vérifié**

(en milliers de dollars canadiens)	<b>31 mars 2020</b>	31 décembre 2019
<b>Actif</b>		
Actifs courants		
Trésorerie	7,338 \$	7,959 \$
Créances clients et autres débiteurs	3,208	3,510
Charges payées d'avance	118	117
	<b>10,664</b>	11,586
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles	197	205
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	12,620	12,888
	<b>12,817</b>	13,093
	<b>23,481 \$</b>	24,679 \$
<b>Passif</b>		
Passifs courants		
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	2,165 \$	3,151 \$
Emprunts bancaires	682	677
Indemnités de cessation d'emploi	375	217
Passif au titre de contrats de location	173	172
	<b>3,395</b>	4,217
Passifs non courants		
Emprunts bancaires	4,097	4,270
Indemnités de cessation d'emploi	1,224	1,351
Passif au titre de contrats de location	1,202	1,246
	<b>6,523</b>	6,867
	<b>9,918</b>	11,084
<b>Capitaux propres</b>		
Résultats non distribués	12,563	13,595
	<b>12,563</b>	13,595
	<b>22,481 \$</b>	24,679 \$

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

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État du résultat global

**Non vérifié**

	<b>Trimestre terminé le 31 mars</b>	
en milliers de dollars canadiens	<b>2020</b>	2019
<b>Produits</b>		
Droits de pilotage	6 777 \$	6 157 \$
Autres produits	19	33
	<b>6 796</b>	6 190
 <b>Charges</b>		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	3 287	3 108
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 323	1 260
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	565	515
Salaires et avantages du personnel	560	476
Amortissement	454	464
Transport et déplacements	195	173
Formation	64	117
Services publics, fournitures et approvisionnements	116	103
Services professionnels et spéciaux	138	88
Coûts financiers	42	47
Communications	46	41
Locations	38	34
	<b>6 828</b>	6 426
Bénéfice de l'exercice	<b>( 32)</b>	( 236)
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>( 32) \$</b>	( 236) \$

*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	
	2020	2019
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	13,595 \$	12,373 \$
Bénéfice de l'exercice	(32)	(236)
Autres éléments de la perte globale	-	-
Résultat global total	(32)	(236)
Résultats non distribués à la clôture de la période	13,563 \$	12,137 \$

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

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

## État des flux de trésorerie

**Non vérifié**

	<b>Trimestre terminé le 31 mars</b>	
	<b>2020</b>	<b>2019</b>
(en milliers de dollars canadiens)		
<b>Activités opérationnelles</b>		
Entrées de trésorerie - clients	7 082 \$	6 962 \$
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(4 608)	(4 093)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(2 681)	(1 755)
Coûts financiers payés	(42)	(47)
Autres produits reçus	19	33
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	(230)	1 100
<b>Activités d'investissement</b>		
Achats d'immobilisations incorporelles	-	(5)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	(179)	(263)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(179)	(268)
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement de prêts bancaires	(169)	(150)
Remboursement des dettes de location	(43)	(29)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(212)	(179)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	(621)	653
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	7 959	6 089
Trésorerie à la clôture de l'exercice	7 338 \$	6 742 \$

*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 2020

(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 2020 (aucun équivalent de trésorerie au 31 mars 2019).

### (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
Améliorations locatives	10 ans
Droit de jouissance au bail	9 à 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.