



Administration de pilotage de l'Atlantique

Deuxième trimestre 2022

Rapport de gestion

30 août 2022

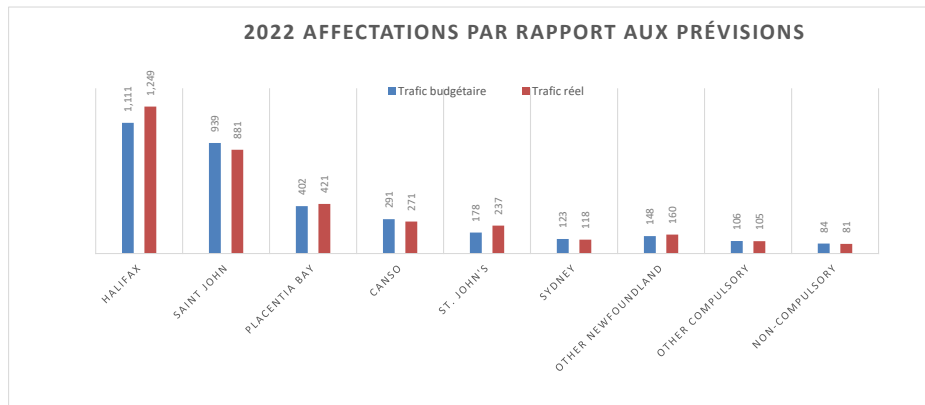
AVIS AU LECTEUR

Le présent rapport couvre les activités et la situation financière de l'Administration pour la période de six mois se terminant le 30 juin 2022, et il vise à être lu avec les états financiers audités pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2021. Ces états financiers ont été établis et sont présentés conformément aux normes IFRS telles que décrites dans le rapport annuel 2021 de l'Administration.

Commented [FO1]: Anna, the English says 2020 but if it was 2021 in Q1 2021 Financials, shouldn't it also read 2021 for Q2?

EXAMEN ET ANALYSE DU TRAFIC

Pilotage Area	Trafic réel à travers T2 2020	Trafic réel à travers T2 2021	Trafic budgétaire à travers T2 2022	Trafic réel à travers T2 2022	Écart par rapport à 2021	Variation en pourcentage à partir de 2021	Écart par rapport au budget 2022	Écart en pourcentage par rapport au budget 2022
Halifax	1,124	1,084	1,111	1,249	165	15%	138	12%
Saint John	868	890	939	881	-9	-1%	-58	-6%
Placentia Bay	614	419	402	421	2	0%	19	5%
Canso	263	299	291	271	-28	-9%	-20	-7%
St. John's	252	176	178	237	61	35%	59	33%
Sydney	87	105	123	118	13	12%	-5	-4%
Other Newfoundland	141	148	148	160	12	8%	12	8%
Other Compulsory	88	91	106	105	14	15%	-1	-1%
Non-Compulsory	115	78	84	81	3	4%	-3	-4%
Total	3,552	3,290	3,382	3,523	233	7%	141	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 2021 et dépassent de 5 % les prévisions. Les affectations de pilotage devancent de 7 % la cadence de 2021 pour les six derniers mois et de 4 % les prévisions pour 2022.

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. En date de juin, Halifax est le seul grand port de pilotage obligatoire où le trafic a sensiblement augmenté par rapport l'année d'avant.

Le pilotage dans la baie Placentia (T.-N.-L.) a légèrement augmenté par rapport à 2021 et est supérieur de 5 % aux prévisions. Près de 80 % du trafic dans la région a été relié au terminal de transbordement de Whiffen Head, mais celui d'autres provenances s'est accru. Le 9 juin 2022, le port d'Argentia a été inclus dans la zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia en vertu d'un arrêté d'urgence, ce qui a eu pour effet d'accroître le trafic piloté dans la région. Il y a aussi eu davantage de mouvements de navires de pêche et de bateaux venant dans la zone pour s'approvisionner en combustible de soute.

Le trafic à Halifax (N.-É.) a augmenté de 15 % par rapport à l'année d'avant et dépasse de 12 % les prévisions, tous les secteurs de trafic étant à la hausse. Les changements les plus marquants ont été enregistrés avec les affectations de porte-conteneurs, le trafic de navires de marchandises générales et de vraquiers, et le retour des paquebots de croisière. L'Administration a aussi fourni des services de pilotage à des clients qui ont normalement des capitaines brevetés pilotant leurs propres navires, mais qui n'ont pas actuellement leur plein quota de capitaines brevetés.

À Saint John (N.-B.), les affectations de pilotage ont diminué de 1 % par rapport à 2021 et sont inférieures de 6 % aux prévisions en date de juin 2022. Les recettes de pilotage du port ont augmenté de 4 % par rapport aux niveaux de 2021 et sont en deçà de 5 % aux prévisions. Le trafic de pétroliers, les services de porte-conteneurs, les mouvements de vraquiers et la reprise des croisières ont augmenté depuis le début de 2022, ce qui a compensé certaines répercussions de la perte d'affectations associées à d'autres catégories de trafic.

Dans le détroit de Canso (N.-É.), le trafic de pétroliers a diminué de 16 % par rapport à la même période en 2021, mais une hausse de 13 % des mouvements de vraquiers a compensé l'essentiel de l'impact financier. Globalement, le port est en deçà de 9 % pour ce qui est des affectations prévues et de 2 % en ce qui concerne les recettes prévues en date de juin 2022.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF			
DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES			
Au 30 juin			
	2022	2022	2021
DONNÉES FINANCIÈRES	réel	budget	réel
(en milliers de dollars)			
Total des produits	14 735 \$	14 006 \$	13 391 \$
Charges d'exploitation			
Salaires, honoraires et avantages sociaux	8 717	8 829	8 121
Bateaux-pilotes	4 209	3 481	3 594
Autres	1 549	1 642	1 208
Total des charges d'exploitation	14 475	13 952	12 923
Résultat de l'exercice	260 \$	54 \$	468 \$
STATISTIQUES			
Affectations de pilotage	3 523	3 382	3 290
Incidents de pilotage	1	0	0
Pourcentage d'affectations sans incident	99.97%	100.00%	100.00%
Plaintes de clients enregistrées	2	0	0
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99.94%	100.00%	100.00%

Globalement, le trafic a augmenté de 7 % par rapport aux niveaux de 2021 en date de juin 2022 et les recettes ont augmenté de 10 %. La hausse des recettes tient à l'accroissement global de l'activité et à l'augmentation des revenus tirés du supplément que l'Administration perçoit pour compenser le coût du carburant.

En date de juin 2022, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2021 parce qu'il y a eu davantage de personnel administratif et d'effectifs contractuels dans tous les groupes d'employés. Cet élément reste en dessous des prévisions, car les hausses prévues de pilotes accusent du retard.

Les coûts rattachés aux bateaux-pilotes ont augmenté en raison du prix du carburant et du coût des services de bateaux-pilotes contractuels. Malheureusement, les recettes tirées de la compensation du coût du carburant n'ont pas suivi la hausse rapide du prix du combustible et il a manqué 261 000 \$ pour compenser pleinement ces coûts. Les dépenses liées aux déplacements et à la formation ont fortement augmenté par rapport aux niveaux de 2021 étant donné l'allègement des restrictions imposées par la COVID-19.

Même avec la perte liée à la compensation du prix du carburant, l'Administration a dégagé à la fin du deuxième trimestre un bénéfice de 260 000 \$ (bénéfice de 468 000 \$ en 2021). Un gain de 54 000 \$ avait été prévu à ce stade de l'année.

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 30 juin 2022, l'Administration avait reçu deux plaintes sur un total de 3 523 affectations. Pour la même période en 2021, il n'y avait eu aucune plainte sur un total de 3 290 affectations.

En date de juin 2022, l'Administration a eu un incident de navigation signalé. Aucun incident n'avait été déclaré à ce stade-ci en 2021.

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.

L'Administration a pâti de la baisse de la demande dans un certain nombre de régions pendant la pandémie. L'annulation de la saison des croisières en 2020 et 2021 a eu le plus de conséquences, ce à quoi s'est ajouté l'arrêt des activités de la raffinerie de pétrole dans la baie Placentia. L'Administration a commencé à connaître une reprise des croisières en 2022 et Come-by-Chance se convertit à la production de biocarburants, ce qui va augmenter le trafic dans la région d'ici 2023.

Pendant la pandémie, l'Administration a réussi à maintenir un solide équilibre dans les réserves qu'elle avait constituées pendant la pandémie et a mis en place un droit pour compenser le déficit qui vise à récupérer une partie des pertes reliées à la pandémie sur une période de cinq ans, et ce, depuis 2021. L'Administration continue de surveiller la situation, mais les résultats financiers ont été plus robustes que prévu initialement et elle a été financièrement autonome tout en menant 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 maintenant 19 zones de pilotage obligatoire désignées. Chacune a des industries qui lui sont propres, et toutes sont desservies par des pilotes brevetés et ont les infrastructures voulues comme des services de bateaux-pilotes.

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

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

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

Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès		
Au 30 juin		
(en milliers de dollars)		
	2022	2021
Exploitation	288	241
Formation	42	0
Ingénierie	3	16
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	333	257
Administration	64	19
Conseil	5	0
Total des frais de déplacement pour l'administration	69	19
Hébergement	3	2
Congrès	0	0
Total des frais d'hébergement et de congrès	3	2
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	405	278

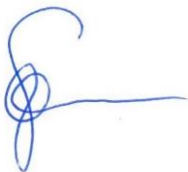
Deuxième trimestre 2022

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 2022

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	30 juin 2022	31 décembre 2021
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	3,999 \$	6,011 \$
Investissements à court terme	5,915	-
Créances clients et autres débiteurs	3,584	2,974
Charges payées d'avance	329	118
	<u>13,827</u>	<u>9,103</u>
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles	138	152
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	14,066	13,219
	<u>14,204</u>	<u>13,371</u>
	<u>28,031 \$</u>	<u>22,474 \$</u>
Passif		
Passifs courants		
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	2,858 \$	2,818 \$
Emprunts bancaires	724	2,628
Indemnités de cessation d'emploi	54	148
Passif au titre de contrats de location	271	264
	<u>3,907</u>	<u>5,858</u>
Passifs non courants		
Emprunts bancaires	8,341	944
Indemnités de cessation d'emploi	1,115	1,128
Passif au titre de contrats de location	1,473	1,609
	<u>10,929</u>	<u>3,681</u>
	<u>14,836</u>	<u>9,539</u>
Capitaux propres		
Résultats non distribués	13,195	12,935
	<u>13,195</u>	<u>12,935</u>
	<u>28,031 \$</u>	<u>22,474 \$</u>

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	Trois mois terminés le 30 juin		Six mois terminés le 30 juin	
	2022	2021	2022	2021
Produits				
Droits de pilotage	8 046 \$	7 070 \$	14 559 \$	13 378 \$
Autres produits	166	8	176	13
	<u>8 212</u>	<u>7 078</u>	<u>14 735</u>	<u>13 391</u>
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	3 292	3 101	6 414	6 047
Services contractuels de bateaux-pilotes	762	677	1 521	1 408
Salaires et avantages du personnel	603	463	1 196	1 005
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	543	506	1 107	1 067
Frais de carburant	664	346	1 103	602
Amortissement	481	491	960	962
Frais de réparation et d'entretien	263	306	588	608
Services professionnels et spéciaux	276	209	448	345
Transport et déplacements	208	138	352	255
Services publics, fournitures et approvisionnements	110	93	221	203
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	100	109	198	202
Formation	99	16	116	25
Coûts financiers	76	38	109	78
Communications	40	41	87	79
Locations	31	17	55	37
	<u>7 548</u>	<u>6 551</u>	<u>14 475</u>	<u>12 923</u>
Résultat global	<u>664 \$</u>	<u>527 \$</u>	<u>260 \$</u>	<u>468 \$</u>

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)	Trois mois terminés le 30 juin		Six mois terminés le 30 juin	
	2022	2021	2022	2021
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	12,531 \$	12,168 \$	12,935 \$	12,227 \$
La perte de l'exercice	664	527	260	468
Autres éléments de la perte globale	-	-	-	-
Résultat global total	664	527	260	468
Résultats non distribués à la clôture de la période	13,195 \$	12,695 \$	13,195 \$	12,695 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trois mois terminés le 30 juin		Six mois terminés le 30 juin	
	2022	2021	2022	2021
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	7 339 \$	7 060 \$	14 082 \$	13 119 \$
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(4 084)	(3 714)	(8 252)	(8 087)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(2 506)	(2 560)	(5 005)	(4 832)
Coûts financiers payés	(76)	(39)	(110)	(79)
Autres produits reçus	38	8	47	13
Trésorerie nette utilisée par les activités opérationnelles	711	755	762	134
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	(10)	-	(11)	-
Achats d'immobilisations corporelles	(1 727)	(290)	(2 211)	(1 410)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(1 737)	(290)	(2 222)	(1 410)
Activités de financement				
Produit du prêt bancaire	6 000	-	6 000	-
Remboursement de prêts bancaires	(330)	(174)	(507)	(346)
Remboursement des dettes de location	(65)	(64)	(130)	(128)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	5 605	(238)	5 363	(474)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	4 579	227	3 903	(1 750)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début de la période	5 335	4 843	6 011	6 820
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin de période	9 914 \$	5 070 \$	9 914 \$	5 070 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

30 juin 2022

(en milliers de dollars canadiens)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

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, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* prévoit que les droits de pilotage soient établis à des niveaux équitables et raisonnables qui permettent à l'Administration d'être financièrement autonome. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, aucun montant ne peut être versé à l'Administration par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

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 elle confirme en avoir rempli les obligations.

Pandémie de COVID-19

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la Santé a officiellement déclaré que l'épidémie de coronavirus (COVID-19) était une pandémie mondiale. L'Administration a été et va continuer d'être affectée par la pandémie. En mars 2020, le gouvernement du Canada a imposé des restrictions sur les voyages et le commerce, notamment l'interdiction des paquebots de croisière dans les eaux canadiennes. Cette interdiction a été levée en novembre 2021. Les autres répercussions du virus sur les activités de l'Administration pourraient inclure une baisse du transport maritime, des restrictions supplémentaires sur le trafic futur, des fermetures de terminaux maritimes, et des perturbations de service dues à la mise en quarantaine des pilotes. Le 1^{er} janvier 2021, un droit supplémentaire pour compenser le déficit a été instauré pour une période de cinq ans afin de compenser partiellement la perte de revenus de pilotage découlant de la pandémie. On ignore pour l'instant la durée de la pandémie et ses conséquences futures sur les activités de

l'Administration. C'est pourquoi il est impossible à l'heure actuelle d'estimer l'impact financier de la COVID-19 sur les résultats futurs des opérations de l'Administration et sa position financière.

2. ÉTABLISSEMENT OU RÉVISION DES DROITS DE PILOTAGE

Le processus d'approbation à suivre pour établir ou réviser les droits de pilotage est stipulé dans la *Loi sur le pilotage*. L'Administration peut, par résolution, déterminer les droits qui doivent lui être payés pour la prestation de services reliés au pilotage obligatoire.

L'Administration doit, pour établir ou réviser les droits de pilotage, publier sur son site web un avis indiquant les droits proposés et accorder à toute partie au moins 30 jours pour faire des représentations à l'Administration au sujet de la proposition. Après avoir examiné toutes les représentations écrites, l'Administration publie une annonce qui énonce sa décision relativement à la proposition, notamment la date d'entrée en vigueur, laquelle doit survenir au moins 60 jours après la date à laquelle l'annonce est publiée.

Dans les 90 jours qui suivent l'annonce, une personne qui a des motifs raisonnables de croire que les droits de pilotage ne sont pas conformes aux principes d'application des droits spécifiés dans la *Loi sur le pilotage* ou que l'Administration n'a pas suivi le bon processus pour établir ou réviser les droits peut déposer un avis d'objection auprès de l'Office des transports du Canada (OTC).

Si l'OTC détermine qu'une objection est fondée, il peut ordonner à l'Administration d'annuler l'établissement ou la révision des droits de pilotage et de rembourser, avec des intérêts, à chaque usager des services de pilotage obligatoire le montant excédentaire payé sur les droits auparavant en vigueur. L'OTC fournira également par écrit à la personne qui a déposé l'avis d'objection et à l'Administration les raisons appuyant la décision prise et, le cas échéant, toute décision de fixer la période pendant laquelle l'Administration doit rembourser un usager des services de pilotage obligatoire.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

(a) Base de présentation

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes internationales d'informations financières (IFRS) publiées par l'Accounting Standards Board (AcSB).

(b) 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

30 juin 2022 (aucun équivalent de trésorerie en 2021).

(c) 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.

(d) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent l'achat de logiciels et le développement de pages web. 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.

(e) 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.

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

Le droit de jouissance aux actifs a été initialement mesuré en fonction de la valeur actuelle du bail, moins les incitatifs à la location reçus. Le droit de jouissance aux actifs est assujéti à des essais pour déterminer s'il y a une baisse de valeur, laquelle est, le cas échéant, mesurée comme le montant selon lequel la valeur comptable excède son montant recouvrable et est constatée comme une perte pour l'année.

L'Administration évalue si un contrat est ou contient un bail au début du contrat. Le droit de jouissance aux actifs est constaté, tout comme un passif au titre de contrats de location, relativement à tous les arrangements locatifs dans le cadre desquels l'Administration est le locataire, sauf en ce qui concerne les baux à court terme (définis comme des baux de 12 mois ou moins) et les baux pour des actifs de faible valeur (comme le matériel de bureau). Pour ces baux, l'Administration constate les paiements locatifs comme une dépense de location dans l'état du revenu global d'une façon linéaire pour la durée du bail.

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 droit de jouissance aux actifs est amorti d'une façon linéaire sur la durée du bail ou la vie utile de l'actif sous-jacent, selon ce qui est le plus court.

Le passif au titre de contrats de location est initialement mesuré d'après la valeur actuelle des montants à verser pendant la durée du bail, réduits au taux d'accroissement de l'emprunt de l'Administration sur une période similaire à celle du bail.

Le passif au titre de contrats de location est ensuite mesuré en augmentant la valeur comptable pour refléter l'intérêt sur le passif au titre de contrats de location (en utilisant la méthode des intérêts effectifs) et en réduisant la valeur comptable pour refléter les paiements de loyer effectués.

L'Administration mesure de nouveau le passif au titre de contrats de location (et apporte un ajustement correspondant au droit de jouissance aux actifs) chaque fois que les circonstances suivantes surviennent :

- La durée du bail a changé, auquel cas le passif au titre de contrats de location est mesuré de nouveau en réduisant les paiements de bail révisés à l'aide d'un taux de réduction révisé.
- Les paiements de bail changent en raison de changements apportés à un indice ou un taux, auquel cas le passif au titre de contrats de location est mesuré de nouveau en réduisant les paiements de bail révisés selon le taux

de réduction initial.

- Un contrat de location est modifié et la modification de bail n'est pas constatée comme un bail distinct, auquel cas le passif au titre de contrats de location est mesuré de nouveau en fonction de la durée du bail modifié en réduisant les paiements de bail révisés selon un taux de réduction révisés à la date d'entrée en vigueur de la modification.

(g) 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.

(h) 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.

(i) Constatation des produits

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

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 d'une façon linéaire pendant leur durée de vie utile estimative. La durée de vie utile servant à calculer l'amortissement de l'achat de logiciels et du développement des pages web varie entre cinq et 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 suivante des actifs :

Coques et structures des bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement des bateaux-pilotes	4 à 10 ans
Générateurs des bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Moteurs des bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections des bateaux-pilotes	2 à 5 ans
Quais et structures	10 à 50 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 « Contrats de location » 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 le taux d'accroissement de l'emprunt de l'Administration utilisé pour réduire les flux de trésorerie futurs.

Il s'agit du taux d'intérêt que l'Administration devrait payer pour emprunter, sur une période similaire et avec une sécurité similaire, les fonds nécessaires pour obtenir un actif d'une valeur similaire au droit de jouissance aux actifs dans un contexte économique similaire.

(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.

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

L'application de la norme IFRS 16, « Contrats de location » 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 norme IFRS 16 et à déterminer la durée du contrat.

La durée du bail déterminée par l'Administration comprend la période pendant laquelle les contrats de location ne peuvent être résiliés, les périodes couvertes par une option pour prolonger le bail si l'Administration est raisonnablement certaine de se prévaloir de cette option et les périodes couvertes par une option pour résilier le bail si l'Administration est raisonnablement certaine de ne pas se prévaloir de cette option. La même durée est appliquée pour déterminer le taux d'amortissement du droit de jouissance aux actifs.