



Administration de pilotage de l'Atlantique

Premier trimestre 2024

Rapport de gestion

30 mai 2024

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 2024, et il vise à être lu avec les états financiers audités pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2023. Ces états financiers ont été établis et sont présentés conformément aux normes IFRS telles que décrites dans le rapport annuel 2023 de l'Administration.

EXAMEN ET ANALYSE DU TRAFIC

pilotage	Trafic réel à travers T1 2022	Trafic réel à travers T1 2023	Trafic réel à travers T1 2024	Écart par rapport à 2023	Variation en pourcentage à partir de 2023
Halifax	512	592	589	-3	-1%
Saint John	433	460	505	45	10%
Placentia Bay	204	248	217	-31	-13%
Canso	122	104	118	14	13%
St. John's	71	62	98	36	58%
Sydney	39	52	43	-9	-17%
Autre Terre-Neuve	58	55	61	6	11%
Autre Obligatoire	21	53	45	-8	-15%
Non Obligatoire	44	-	-	0	0%
Total	1,504	1,626	1,676	50	3%

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 ont augmenté de 9 % par rapport à la même période en 2023, tandis que les affectations de pilotage dépassent de 3 % la cadence de 2023 pour les trois derniers mois.

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 76 % des affectations assurées chaque année. Saint John et Canso sont les deux grands ports 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 baissé de 13 % par rapport aux niveaux de 2023. Le trafic de navires-citernes a diminué de 14 % à Whiffen Head (plus de 55 % du trafic dans la région était relié au terminal de transbordement de Whiffen Head) et de 5 % à Argentinia. Les

recettes du port ont baissé de 11 %.

Le trafic à Halifax (N.-É.) a diminué de 1 % par rapport à l'année d'avant, le déclin du trafic de pétroliers ayant été compensé par l'augmentation des affectations avec pilotage sur des porte-conteneurs et des navires transportant des cargaisons générales. Les recettes correspondantes du premier trimestre ont augmenté de 8 % par rapport à l'année d'avant.

À Saint John (N.-B.), les affectations de pilotage ont augmenté de 10 % par rapport à 2023 et les recettes de pilotage du port ont progressé de 19 %. Les mouvements de porte-conteneurs ont le plus contribué à la hausse du trafic dans le port depuis le début de 2024.

Dans le détroit de Canso (N.-É.), le trafic de pétroliers s'est accru par rapport à la même période en 2023, les mouvements des vraquiers ayant augmenté par rapport à l'année d'avant. Globalement, le pilotage dans le port a progressé de 13 % et les recettes qui y sont reliées ont augmenté de 15 % en date de mars 2024.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF		
DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 31 mars		
	2024	2023
DONNÉES FINANCIÈRES	réel	réel
(en milliers de dollars)		
Total des produits	7 889 \$	7 243 \$
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	5 029	4 707
Bateaux-pilotes	2 074	2 158
Autres	801	811
Total des charges d'exploitation	7 904	7 676
Résultat de l'exercice	- 15 \$	- 433 \$
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	1 676	1 626
Incidents de pilotage	1	3
Pourcentage d'affectations sans incident	99.94%	99.82%
Plaintes de clients enregistrées	3	2
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99.82%	99.88%

Globalement, le trafic a augmenté de 3 % par rapport aux niveaux de 2023 en date de mars 2024 et les recettes totales ont gagné 9 %. La hausse des recettes tient aux hausses des tarifs, à l'activité globale plus élevée et à la mise en place de la redevance pour les mouvements avec certificats au milieu de 2023..

En date de mars 2024, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2023 en raison de la hausse des dépenses de personnel et des coûts d'emploi connexes. La rémunération et les avantages sociaux des pilotes ont augmenté du fait des hausses touchant les salaires et les heures supplémentaires. Les coûts des bateaux-pilotes ont été remplacés par les dépenses liées aux salaires, honoraires et avantages sociaux, car un contrat portant sur la prestation de services avec équipage dans le détroit de Canso a été résilié à la fin de 2023. Les équipages des bateaux-pilotes dans la région sont à présent composés d'employés salariés de l'Administration. La formation a augmenté au premier trimestre de 2024 en raison des cours offerts et disponibles.

L'Administration a affiché à la fin du premier trimestre une perte de 15 000 \$ (perte de 433 000 \$ en 2023). Une perte de 934 000 \$ avait été prévue pour cette période 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.

L'Administration a reçu trois plaintes sur un total de 1 676 affectations en date du 31 mars 2024. Pour la même période en 2023, il y avait eu deux plaintes sur un total de 1 626 affectations. L'augmentation marquée du trafic dans divers ports a exercé une pression sur les ressources, que l'Administration s'est activement efforcée d'augmenter tout en atténuant les contraintes.

En date de mars 2024, l'Administration a eu un incident de navigation. Trois incidents avaient été signalés pour la même période en 2023.

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.

Le trafic des croisières a continué d'augmenter alors que l'industrie se remet des restrictions liées à la pandémie. La croissance du secteur des porte-conteneurs à Halifax et Saint John a considérablement augmenté l'activité et les recettes de pilotage correspondantes dans la région. L'Administration avait prévu une hausse du trafic de pétroliers dans la baie de Placentia (T.-N.-L.), ce qui ne s'est pas concrétisé à ce jour.

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 20 zones de pilotage obligatoire désignées. Chacune a des industries qui lui sont propres, et toutes sont desservies par des pilotes brevetés et ont les infrastructures voulues comme des services de bateaux-pilotes.

Les pilotes et les équipages de l'Administration doivent se déplacer afin d'offrir régulièrement des services de pilotage. Ces dépenses sont recouvrées directement auprès des clients à qui les

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

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

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

Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès		
Au 31 mars		
(en milliers de dollars)		
	2024	2023
Exploitation	156	147
Formation	40	21
Ingénierie	10	2
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	206	170
Administration	49	54
Conseil	7	2
Total des frais de déplacement pour l'administration	56	56
Hébergement	2	2
Congrès	3	0
Total des frais d'hébergement et de congrès	5	2
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	267	228

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

Objectif d'entreprise	Indicateur	2024 Q1 Réel	2024 Objectif de fin d'année	2023 Annuel Réel
<u>Excellence opérationnelle - Excellence, efficacité et durabilité opérationnelles en accordant la priorité et l'attention à la protection des personnes, des biens et de l'environnement</u>	% d'affectations sans incident	99.94%	99.95%	99.94%
	% d'affectations sans plainte	99.82%	99.75%	99.67%
	% d'affectations sans retard de pilotage de plus de 1 heure	97.55%	99.20%	97.94%
	Nombre d'accidents du travail (nouveau)	0	0	
	Retards causés par des problèmes d'entretien imprévus des bateaux-pilotes	1	0	14
<u>Préparation pour l'avenir - Préparation organisationnelle pour la transformation et le développement de l'industrie, en mettant tout particulièrement l'accent sur l'innovation, la technologie, l'intendance environnementale et les nouvelles compétences.</u>	Réunions de consultation officielles	4	15	27
	Emprunts à court terme (000 \$)	0 \$	0 \$	0 \$
	Bénéfice avant perte sur la vente d'actifs (000 \$)	(15 \$)	1,655 \$	1,929 \$
	Trésorerie d'exploitation disponible (000 \$)²	2,319 \$	2,500 \$	3,999 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Départs	500 \$	500 \$	500 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Immobilisations	1,500 \$	0 \$	2,500 \$
	Nouveaux pilotes embauchés	2	3	4
	Nombre de déversements ou dommages environnementaux découlant des opérations reliées aux bateaux-pilotes	0	0	0

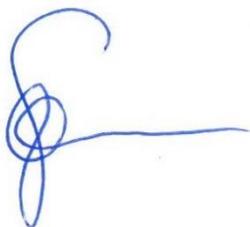
Premier trimestre 2024

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 mai 2024

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	31 mars 2024	31 décembre 2023
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	4,319 \$	6,999 \$
Créances clients et autres débiteurs	3,778	3,516
Charges payées d'avance	375	385
	8,472	10,900
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles	38	40
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles	23,795	22,831
	23,833	22,871
	32,305 \$	33,771 \$
Passif		
Passifs courants		
Dettes fournisseurs et autres créditeurs	3,528 \$	4,747 \$
Emprunts bancaires	747	1,390
Passif au titre de contrats de location	329	330
	4,604	6,464
Passifs non courants		
Emprunts bancaires	9,012	8,553
Indemnités de cessation d'emploi	1,194	1,171
Passif au titre de contrats de location	1,102	1,172
	11,308	10,896
	15,912	17,363
Capitaux propres		
Résultats non distribués	16,393	16,408
	16,393	16,408
	32,305 \$	33,771 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

	Trois mois terminés le 31 mars	
de dollars canadiens	2024	2023
Droits de pilotage	7 871 \$	7 183 \$
Autres produits	18	60
	7 889	7 243
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	3 492	3 313
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	773	706
Salaires et avantages du personnel	764	686
Services contractuels de bateaux-pilotes	753	818
Frais de carburant	512	525
Amortissement	470	466
Frais de réparation et d'entretien	305	296
Transport et déplacements	205	201
Services publics, fournitures et approvisionnements	159	162
Bateaux-pilotes, frais d'exploitation	105	150
Services professionnels et spéciaux	90	134
Formation	90	19
Frais de Transports Canada	54	31
Locations	50	36
Coûts financiers	41	88
Communications	41	45
	7 904	7 676
bal	(15) \$	(433) \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trois mois terminés le 31 mars	
de dollars canadiens)	2024	2023
on distribués à l'ouverture de la période	16,408 \$	14,518 \$
l'exercice	(15)	(433)
ents de la perte globale	-	-
bal total	(15)	(433)
on distribués à la clôture de la période	16,393 \$	14,085 \$

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 31 mars	
de dollars canadiens)	2024	2023
Opérationnelles		
Entrées de trésorerie - clients	7 609	7 594
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	(5 155)	(4 636)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	(3 414)	(2 240)
Coûts financiers payés	(42)	(88)
Autres produits reçus	17	57
Trésorerie nette utilisée par les activités opérationnelles	(985)	687
Investissement		
Cession d'investissements	-	3 400
Produit des actifs vendus	124	-
Intérêt reçu	-	3
Achats d'immobilisations incorporelles	(1)	(1)
Achats d'immobilisations corporelles	(1 573)	(832)
Trésorerie nette utilisée dans les activités d'investissement	(1 450)	2 570
Financement		
Remboursement de prêts bancaires	(183)	(164)
Remboursement des dettes de location	(71)	(67)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(254)	(231)
Variations du taux de change	9	(50)
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(2 680)	2 976
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début de l'exercice	6 999	7 005
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin de l'exercice	4 319	9 981

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 2024

(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.

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 avait des équivalents de trésorerie totalisant 2 677 \$ au 31 mars 2024 (2 549 \$ en 2023).

(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) Biens-fonds et équipement

Les biens-fonds et l'équipement sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projets, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe et la capitalisation des intérêts. Les montants inclus dans le poste « bateaux-pilotes en construction » sont transférés à la classe de bateaux-pilotes appropriée 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 dans les résultats. Les profits sont comptabilisés dans les autres produits, alors que les pertes sont constatées comme telles pour l'année dans les réparations et l'entretien 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. Actuellement, un débiteur est comptabilisé comme contrepartie, car il est dû une fois le service effectué.

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 des montants inclus dans les états financiers.

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 et les périodes futures affectées.

(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 biens-fonds 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	3 à 15 ans
Générateurs des bateaux-pilotes	5 à 15 ans
Moteurs des bateaux-pilotes	5 à 20 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	7 à 10 ans ou durée du bail
Droit de jouissance au bail	selon ce qui survient en premier durée du bail

Les durées d'utilité estimatives sont basées sur les périodes de service des actifs intangibles et des biens-fonds et de l'équipement 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 comme le taux de réduction, le 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.