

**Rapport financier du
troisième trimestre 2020**

pour la période close le 30 septembre 2020



RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements sur le plan de l'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) pour le troisième trimestre terminé le 30 septembre 2020. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 septembre 2020; ceux-ci ont été préparés conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'APGL pour l'exercice terminé le 31 décembre 2019. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

La direction est responsable des renseignements présentés dans les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion. Toute mention des termes « nos », « notre » ou « nous » désigne la direction de l'APGL. Le Conseil d'administration, sur la recommandation de son Comité d'audit, a approuvé le contenu du présent rapport de gestion ainsi que des états financiers intermédiaires non audités.

SEUIL DE TOLÉRANCE

La direction évalue l'information qui doit être fournie dans le rapport de gestion selon le principe de l'importance relative comme guide aux fins de déclaration. La direction considère que des renseignements sont importants s'il est probable que leur omission ou une déclaration inexacte influencerait sur les décisions prises par l'utilisateur moyen en fonction de tels renseignements financiers.

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

Les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion renferment des énoncés prospectifs de l'APGL qui rendent compte des attentes de la direction en ce qui concerne les objectifs, les plans, les stratégies, la croissance future, les résultats d'exploitation, le rendement ainsi que les perspectives et les occasions commerciales de l'APGL. En général, les énoncés prospectifs sur la vision d'avenir sont désignés par des mots ou des expressions tels que « prévoit », « s'attend à ce que », « croit », « estime », « a l'intention de » ou d'autres mots et expressions similaires. Ces énoncés ne sont pas des faits, mais seulement des estimations relatives aux résultats futurs. Ces estimations reposent sur certains facteurs ou hypothèses concernant la croissance prévue, les résultats d'exploitation, le rendement, les perspectives et les occasions commerciales (les hypothèses). Bien que la direction considère ces hypothèses comme étant raisonnables et basées sur les renseignements disponibles, elles peuvent s'avérer incorrectes. Ces estimations relatives aux résultats futurs dépendent d'un certain nombre de risques, d'incertitudes et d'autres facteurs susceptibles d'entraîner des différences considérables entre les résultats réels et les attentes de l'APGL.

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba, et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont offerts par l'entremise d'affectation des pilotes aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage

obligatoire. De plus, l'APGL administre un système de certificats de pilotage touchant environ 300 titulaires de certificat, qui vise à assurer que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage* et du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.

L'APGL doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

L'APGL a la responsabilité de fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers. Elle doit également être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'APGL, fournisseur de services essentiels pour le transport des marchandises destinées à la population canadienne, a continué de travailler avec diligence en partenariat avec ses pilotes, les autorités de la Voie maritime, la Garde côtière américaine et les pilotes américains, ses clients, les autorités portuaires canadiennes et américaines, et son actionnaire, le gouvernement du Canada, pour assurer la poursuite sans interruption des services de pilotage durant cette période sans précédent de COVID-19. Toutes les décisions et les nouveaux protocoles ont été mis en œuvre en considérant d'abord la santé et la sécurité des employés et de leur famille, et des voies de communication efficaces ont été offertes aux clients qui faisaient également face à cette crise, afin d'assurer la sécurité de leurs membres d'équipage.

L'APGL utilise les indicateurs de performance stratégiques et opérationnels ci-dessous comme partie intégrante de son processus de prise de décisions. L'analyse qui suit représente la performance au 3^{ème} trimestre de 2020 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du 3^{ème} trimestre de 2019.

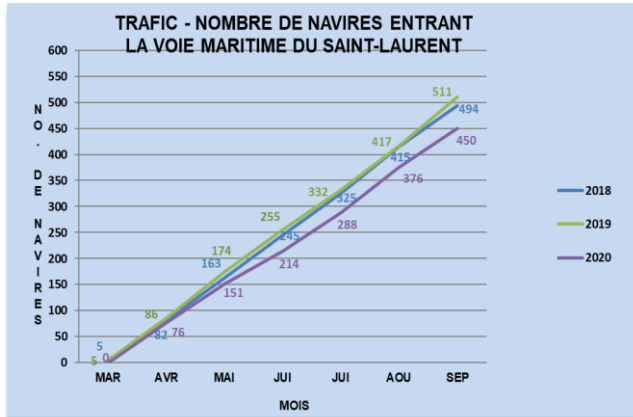
INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		T3-2020	Objectif	Vs Objectif	T3-2019	Vs 2019
1 - SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES						
1-1	Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	■	0	■
1-2a	Nombre d'incidents maritimes mineurs	9	5	■	6	■
1-2b	% d'affectations sans incident	99.8%	99.9%	■	99.9%	■
2 - SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-1	Nombre de retards aux navires - manque de pilotes (heures)	1,581	6,000	■	5,014	■
3 - L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-1	Revenu net (en millions)	0.2 \$	0.1 \$	■	0.7 \$	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		T3-2020	Objectif	Vs Objectif	T3-2019	Vs 2019
2 - SERVICES DE PILOTAGE FIABLES						
2-2a	Nombre d'apprentis-pilotes recruté	7	8	■	7	□
2-2b	Nombre d'apprentis-pilotes formés et retenus	4	8	■	6	□
3 - L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION						
3-2	Coût par affectation	4,046 \$	4,310 \$	■	3,900 \$	■

■ Performance égale ou supérieure ■ Performance légèrement inférieure ■ Performance nettement inférieure □ Comparaison de performance n'est pas pertinente

Étant donné que le volume de trafic hivernal est imprévisible, l'objectif en matière de coût par affectation à la rubrique 3-2 a été établi suivant l'hypothèse qu'il n'y aurait aucun trafic.

TRAFIC

Jusqu'à présent cette année, l'APGL a enregistré 450 navires entrant dans le réseau des Grands Lacs, comparativement à 511 pendant la même période en 2019. Cette baisse de 11,9 % est principalement attribuable à l'absence de navires à passagers par suite de l'interdiction sur les croisières, à une diminution de la demande pour l'acier et l'aluminium ainsi que pour les navires-citernes, et est compensée en partie par la progression des exportations de céréales. La demande de services de pilotage pour les navires canadiens a diminué de 28,6 % par rapport à 2019, surtout en raison de la réduction du nombre de navires-citernes.



Ce ralentissement a pour résultat une baisse de 15,5 % de la demande de services de pilotage comparativement aux chiffres cumulatifs de septembre 2019. L'APGL prévoit terminer la saison de navigation 2020 avec une diminution de 11,6 % du nombre d'affectations de pilotage par rapport à 2019. Elle s'attend à ce que les tendances actuelles, soit une baisse de la demande de minerai de fer, d'acier, d'aluminium et de vrac liquide se poursuivront pendant le reste de l'année.

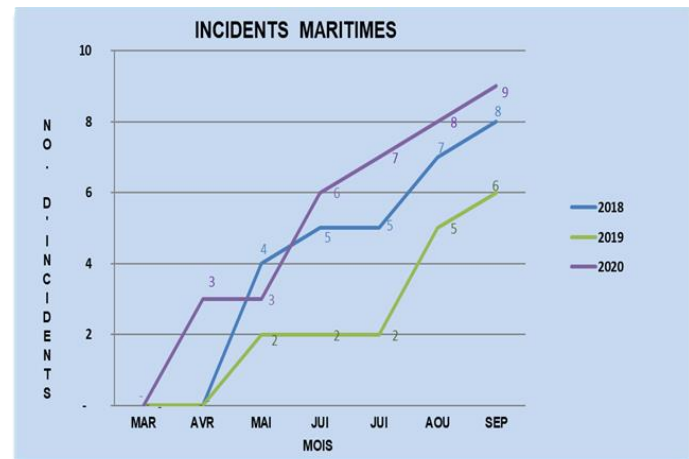
Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2020	Budget 2020	% de l'écart	Réel 2019	% de l'écart
Période hivernale (*)	229	-	N/A	-	N/A
SAISON DE NAVIGATION					
Cumulatif pour l'exercice *	5 630	6 262	-10.1%	6 637	-15.2%
Reste de l'exercice	3 148	3 138	0.3%	3 291	-4.3%
TOTAL	8 778	9 400	-6.6%	9 928	-11.6%

* L'Administration exerce ses activités dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ferme habituellement pendant l'hiver, soit de la fin décembre à la fin mars de chaque année. Durant l'hiver, des services de pilotage sont offerts entre Port Colborne (ON) et Port Huon (MI).

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Incidents maritimes

La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'APGL. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sécuritaire et aux navires un passage en toute sécurité. Au troisième trimestre de 2020, on a signalé trois incidents mineurs, comparativement à quatre pendant la même période en 2019, ce qui porte le total cumulatif à neuf incidents mineurs en 2020, comparativement à six en 2019. On n'a signalé aucun incident majeur en 2019 ni en 2020.



Contrôle des passages de navires canadiens et contrôle des titulaires de Certificats de pilotage

En réponse à la pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'APGL a introduit un programme de certification visant à assurer que tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont titulaires d'un Certificat de pilotage délivré par l'APGL. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011

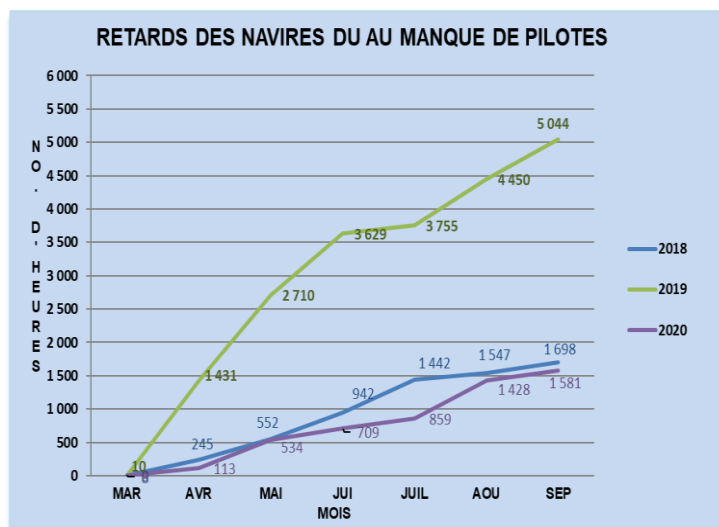
de façon à refléter cette exigence. Afin d’administrer correctement le programme et de gérer ses risques, l’APGL vérifie sur une base continue que les titulaires de certificat répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l’aptitude médicale, aux qualifications, et à l’expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l’APGL doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s’assurer qu’ils sont sous la conduite d’un titulaire de certificat valide lorsque les services d’un pilote ne sont pas demandés.

L’APGL surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, ce qui comprend la communication avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et la suspension ou l’annulation de leur certificat lorsqu’elle le juge opportun.

Au cours du troisième trimestre de 2020, l’APGL a audité des transits de navires canadiens choisis au hasard et a conclu que tous étaient sous la conduite d’un titulaire de certificat valide lorsque les services d’un pilote n’avaient pas été demandés.

FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE

Retards aux navires



L’APGL continue d’axer ses efforts sur la réduction du nombre d’heures de retard attribuables au manque de pilotes, et ce sans porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Au cours du troisième trimestre, elle a enregistré 872 heures de ce type de retards, comparativement à 1 416 heures pendant la même période en 2019, portant le total à 1 581 en 2020 comparativement à 5 044 en 2019. Cette réduction du nombre d’heures de retard est principalement attribuable à la diminution de 15,2 % du trafic et au fait que la navigation n’a pas subi les effets néfastes des conditions de glace extrêmes et des débits d’eau élevés du lac Ontario que l’on a connus en 2019.

Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de l’évaluation de ses risques d’entreprise, l’APGL considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu qu’environ 20 pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l’Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre de pilotes. Au cours du premier trimestre de 2020, elle a accordé une attention particulière au recrutement d’apprentis-pilotes.

L’APGL continue d’utiliser efficacement son programme de formation des apprentis-pilotes. Au cours du troisième trimestre, elle a délivré des brevets à deux nouveaux pilotes et prévoit faire de même pour trois apprentis-pilotes pendant le quatrième trimestre. Deux apprentis additionnels ont été recrutés et ont

entrepris leur formation au cours du troisième trimestre. Trois autres devraient entreprendre leur formation au début du quatrième trimestre.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL a enregistré un bénéfice de 0,5 M\$ pendant le troisième trimestre, portant le cumulatif pour l'exercice à un bénéfice de 0,3 M\$. À titre de comparaison, en 2019 le troisième trimestre s'était soldé par une perte de 0,2 M\$ et le cumulatif pour l'exercice était un bénéfice de 0,7 M\$. Le bénéfice cumulatif en 2020 est inférieur aux prévisions en raison de la réduction des revenus de 3,1 M\$ découlant de la hausse tarifaire de l'APGL en 2020, qui fait présentement l'objet d'un avis d'opposition de la part de l'industrie.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du troisième trimestre de 2020 par rapport à la même période en 2019.

En millions	3 mois au 30 septembre 2020	3 mois au 30 septembre 2019	Écart	%	Cumulatif 30 septembre 2020	Cumulatif 30 septembre 2019	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	11,6 \$	12,7 \$	(1,1) \$	-8,7 %	24,0 \$	27,3 \$	(3,3) \$	-12,1 %	Diminution attribuable à la réduction de 15,2 % du nombre d'affectations par rapport à 2019.
Coûts d'exploitation	10,4	12,3	1,9	15,4 %	22,2	25,3	3,1	12,3 %	Diminution attribuable à l'économie de salaires versés aux pilotes, étant donné la réduction du nombre d'affectations.
Coûts administratifs	0,7	0,6	(0,1)	-16,7 %	1,5	1,3	(0,2)	-15,4 %	Les frais de services juridiques professionnels sont de 0,2 M\$ plus élevés qu'en 2019 en raison de l'augmentation du nombre de griefs.
Bénéfice (perte)	0,5 \$	(0,2) \$	0,7 \$	-350,0 %	0,3 \$	0,7	(0,4) \$	-57,1 %	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0 %	-	-	-	0,0 %	
Résultat global (perte)	0,5 \$	(0,2) \$	0,7 \$	-350,0 %	0,3 \$	0,7	(0,4) \$	-57,1 %	

Flux de trésorerie

L'APGL affiche un solde de trésorerie de 7,6 millions \$ et aucun placement à court terme à l'issue du troisième trimestre de 2020, comparativement à un solde de trésorerie de 3,7 millions \$ et des placements à court terme de 2,4 millions \$ à la même date en 2019. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 3,0 millions \$ au cours du troisième trimestre.

MODIFICATIONS TARIFAIRES

Par suite de consultations avec l'industrie en 2019 et du processus obligatoire visant les modifications réglementaires, l'APGL a proposé des modifications tarifaires qui lui permettraient d'éliminer son déficit accumulé de 1,8 millions \$ au terme de l'exercice 2020. Ces modifications ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 11 janvier 2020. L'Office des transports du Canada (OTC) a reçu dans le délai prévu de 30 jours un avis d'opposition de la part de la Fédération maritime du Canada conformément à l'article 34 de la *Loi sur le pilotage* concernant certains tarifs proposés par l'APGL pour 2020. L'OTC et les parties ayant présenté l'avis d'opposition ont amorcé les démarches nécessaires en vertu de tels avis d'opposition. Au terme du troisième trimestre, les parties n'étaient pas encore parvenues à un règlement.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En date du 30 septembre 2020, le Conseil d'administration est composé du président par intérim et de cinq (5) administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Parmi les six (6) membres actuels du Conseil, on compte cinq (5) femmes et un (1) homme. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, et de faire rapport au Parlement sur ses activités par le biais du ministre des Transports.

Réunions du Conseil

Deux (2) réunions du Conseil et trois (3) réunions de comité ont eu lieu au cours du troisième trimestre de 2020. Le taux de participation des membres à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pendant le troisième trimestre de 2020 totalisent 11 000 \$ (cumulatif de 34 250 \$ pour l'année). Pendant la même période en 2019, ces honoraires étaient de 11 250 \$ (cumulatif de 49 000 \$).

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2020		
	3 mois au 30 septembre 2020	Exercice terminé le 30 septembre 2020
M. Jim Pound Président du Conseil par intérim	- \$	2 267 \$
M^{me} Michèle Bergevin Directrice générale	3 008 \$	6 864 \$
Conseil d'administration (6 membres)	- \$	5 694 \$
Cadres supérieurs (2 membres)	2 259 \$	10 430 \$
TOTAL	5 267 \$	25 255 \$

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'APGL exerce ses activités de manière ouverte et transparente, ce qui constitue un élément clé pour bâtir et maintenir de bonnes relations avec ses clients, ses partenaires et le public en général. Ainsi, elle s'engage à répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'information de la part du public, des médias et de tous ceux qui sont concernés par ses opérations. Aucune nouvelle demande n'a été reçue pendant le troisième trimestre de 2020 et aucune demande n'était en suspens à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

L'APGL respecte la *Loi sur les langues officielles* et offre ses services dans les deux langues officielles. Au cours du troisième trimestre, aucune plainte n'a été déposée auprès du Commissaire aux langues officielles concernant sa responsabilité d'offrir des services bilingues.

RELATIONS DE TRAVAIL

Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

L'AFPC représente le personnel administratif et les répartiteurs. La convention entre l'APGL et l'AFPC, qui était expirée depuis le 30 juin 2016, a été ratifiée en novembre 2019 pour une durée de six ans et prendra fin le 30 juin 2022.

Corporation of Professional Great Lakes Pilots, Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots, The Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours, Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La convention de la *Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours'* est expirée depuis le 31 mars 2017. L'APGL a entrepris les négociations visant son renouvellement en juillet 2019 et a poursuivi ces négociations pendant le troisième trimestre de 2020. Les conventions collectives de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent, la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* et la *Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots* viendront à expiration le 31 mars 2022.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du troisième trimestre de 2020, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'APGL à l'égard de la présentation de l'information financière.

RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'APGL prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décisions et a mis en œuvre une approche portant sur la gestion du risque d'entreprise (GRE). Les risques de l'APGL sont décrits dans le rapport annuel 2019.

Considérant la pandémie actuelle de COVID-19, la direction estime que l'APGL a revu ses priorités en matière de GRE de manière à assurer que la santé et la sécurité de ses employés ne sont pas mises en péril, et analyse les répercussions potentielles sur sa situation financière et ses flux de trésorerie selon différents scénarios de réduction du trafic.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 19 – *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2019. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles et aux engagements au cours du troisième trimestre de 2020.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'APGL exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités commerciales. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 18 – *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice financier 2019.

PASSIFS ÉVENTUELS

Dans ses résultats financiers du troisième trimestre, la direction fait état d'un passif éventuel cumulatif pour l'année de 3,1 millions \$, qui découle des hausses tarifaires pour 2020 faisant présentement l'objet d'un avis d'opposition. Si on ne peut parvenir à un règlement avant la fin de l'exercice 2020, ce montant pourrait atteindre environ 4,5 millions \$.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La direction estime qu'il n'y a aucun événement important survenu depuis la fin du troisième trimestre qui n'est pas reflété dans les états financiers trimestriels.

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

Les estimations comptables et le recours au jugement sont décrits dans la note 5 – *Estimations comptables et recours au jugement*, afférente aux états financiers non audités du troisième trimestre terminé le 30 septembre 2020. La direction estime qu’il n’y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui ont servi à préparer les états financiers du troisième trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du troisième trimestre de l’APGL, terminé le 30 septembre 2020, présentent une analyse complète de l’incidence sur l’APGL des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d’interprétations IFRS dont l’application était obligatoire pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2014. Cette incidence, de même que des discussions sur les normes publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur, est décrite dans la note 3 – *Normes comptables*, des états financiers non audités du troisième trimestre terminé le 30 septembre 2020.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

En vertu de l’article 36.01 de la *Loi sur le pilotage*, l’APGL ne peut plus recevoir de crédits parlementaires depuis 1998. L’APGL adhère au principe d’autonomie financière et souscrit régulièrement à une stratégie qui garantit que cet objectif reste l’une de ses plus hautes priorités.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Neuf mois au 30 septembre 2020

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du trésor, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. Elle est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

La directrice générale,



Michèle Bergevin

Cornwall (Ontario)
Le 25 novembre 2020

Le directeur des finances,



Stéphane Bissonnette, CPA, CA

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	<u>30 septembre 2020</u>	<u>31 décembre 2019</u>
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 632 \$	10 323 \$
Placements	-	1 079
Clients et autres créances	5 171	5 434
Frais payés d'avance	<u>41</u>	<u>26</u>
	12 844	16 862
À long terme		
Immobilisations corporelles	533	598
Immobilisations incorporelles	179	250
Actif au titre de droits d'utilisation	<u>207</u>	<u>248</u>
	<u>13 763 \$</u>	<u>17 958 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	8 325 \$	15 925 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 444	1 205
Avantages du personnel	80	262
Obligation locative	73	66
Passifs éventuels	<u>3 100</u>	<u>-</u>
	13 022	17 458
À long terme		
Incitatif à la location différé	-	-
Avantages sociaux du personnel	2 126	2 081
Obligation locative	<u>154</u>	<u>208</u>
	15 302	19 747
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	<u>(1 539)</u>	<u>(1 789)</u>
	<u>13 763 \$</u>	<u>17 958 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du résultat étendu

(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2020	Exercice terminé le 30 septembre 2020	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019
PRODUITS				
Droits de pilotage	13 102 \$	26 943 \$	12 571 \$	27 086 \$
Passifs éventuels	(1 601)	(3 098)	-	-
Produits de bateaux-pilotes	25	47	24	43
Intérêts et autres produits	10	69	56	135
	<u>11 536</u>	<u>23 961</u>	<u>12 651</u>	<u>27 264</u>
CHARGES				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	7 735	16 317	10 074	19 766
Transport et déplacements	1 131	2 353	1 163	2 613
Services de bateaux-pilotes	750	1 488	589	1 135
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	489	1 114	382	928
Services professionnels et spéciaux	342	446	119	234
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	223	737	249	775
Services de transfert de pilotes	107	200	100	196
Amortissement	79	223	66	198
Frais de Transports Canada	78	78	-	-
Communications	45	97	42	92
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	34	118	15	86
Services publics, fournitures et approvisionnements	31	146	44	146
Réparations et entretien	20	53	10	48
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	16	46	9	39
Achat de services de répartition	12	38	10	21
Location	12	24	5	13
Frais d'intérêts et bancaires	3	9	(7)	17
Intérêt sur l'obligation locative	1	4	2	6
Frais de formation et de recrutement des pilotes	(22)	220	6	229
	<u>11 086</u>	<u>23 711</u>	<u>12 878</u>	<u>26 542</u>
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	450 \$	250 \$	(227) \$	722 \$
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages				
du personnel				
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Résultat global de l'exercice	<u>450 \$</u>	<u>250 \$</u>	<u>(227) \$</u>	<u>722 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres (en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2020	Exercice terminé le 30 septembre 2020	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019
Déficit accumulé au début de l'exercice	(1 989) \$	(1 789) \$	411 \$	(538) \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	450	250	(227)	722
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	-	-	-	-
Résultat global total de l'exercice	450	250	(227)	722
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(1 539) \$</u>	<u>(1 539) \$</u>	<u>184 \$</u>	<u>184 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie (en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 septembre 2020	Exercice terminé le 30 septembre 2020	3 mois au 30 septembre 2019	Exercice terminé le 30 septembre 2019
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Résultat net de l'exercice	450 \$	250 \$	(227) \$	722 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages sociaux du personnel	2	(138)	38	(18)
Amortissement	78	223	66	198
Amortissement de l'incitatif à la location différé	-	-	(2)	(6)
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	12	42	12	45
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(779)	263	(379)	(1 828)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	33	(15)	35	(8)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	2 638	(7 599)	4 270	(3 397)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	76	239	(114)	146
Augmentation (diminution) des passifs éventuels	1 603	3 100	-	-
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>4 113</u>	<u>(3 635)</u>	<u>3 699</u>	<u>(4 146)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Vente de titres de placement	-	1 079	-	3 833
Achat de titres de placement	-	-	(1,627)	(2,426)
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>14</u>	<u>(87)</u>	<u>(12)</u>	<u>(192)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>14</u>	<u>992</u>	<u>(1 639)</u>	<u>1 215</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Paiement de l'obligation locative	<u>(13)</u>	<u>(48)</u>	<u>(17)</u>	<u>(57)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités de financement	<u>(13)</u>	<u>(48)</u>	<u>(17)</u>	<u>(57)</u>
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	4 114	(2 691)	2 043	(2 988)
Solde au début de l'exercice	3 518	10 323	1 608	6 639
Solde à la fin de l'exercice	<u>7 632</u> \$	<u>7 632</u> \$	<u>3 651</u> \$	<u>3 651</u> \$
Représenté par:				
Trésorerie	7 632 \$	7 632 \$	3 651 \$	3 651 \$
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE				
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u>-</u> \$	<u>-</u> \$	<u>-</u> \$	<u>-</u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes sur les états financiers non audités

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* l'enjoignant à 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 à rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration compare et révisé continuellement sa directive sur les dépenses de voyage par rapport aux directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor. Elle confirme qu'elle respecte en tous points la directive du Conseil du Trésor.

L'Administration est exonérée des impôts sur le revenu.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2^e étage, à Cornwall (Ontario).

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue

de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage* précise que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des dépenses de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 25 novembre 2020.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les instruments financiers classés comme étant au coût amorti, qui sont évalués à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale et par la suite au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

3. Normes comptables

Au cours du troisième trimestre, il n'y a pas eu de modifications ou d'interprétations publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB)* ou le *Comité d'interprétation des IFRS* qui pourraient avoir des conséquences pour l'Administration dans l'avenir.

4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont des placements à court terme facilement convertibles qui ont des échéances de trois mois ou moins, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne.

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixée comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie s'établit comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie des améliorations locatives
Matériel informatique et de communication	Jusqu'à 5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie s'établit comme suit:

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Logiciels	Jusqu'à 5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(e) Actif au titre de droits d'utilisation et obligations locatives – Politique applicable par suite de l'adoption d'IFRS 16 le 1^{er} janvier 2019

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont évalués au coût, diminués du cumul des amortissements et des pertes de valeur, et ajustés pour tenir compte de toute réévaluation des obligations. Le coût comprend le montant de l'obligation locative qui a été comptabilisé, les paiements de location effectués à l'entrée en vigueur du contrat ou avant cette date, diminué de tout incitatif à la location reçu et de tous les coûts directs initiaux.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont amortis selon la méthode linéaire comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiment	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie du bâtiment

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actuelle des paiements de location qui ne sont pas versés à la date d'entrée en vigueur, actualisée au taux d'intérêt implicite de contrat de location. Si ce taux ne peut être facilement déterminé, l'Administration utilise le taux d'emprunt marginal. L'obligation locative est par la suite réévaluée lorsqu'il y a modification des paiements de location futurs découlant d'une modification d'un index ou d'un taux, ou si l'Administration modifie son évaluation quant à savoir si elle exercera son option de prolongation ou de fin du contrat.

(f) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du Régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime.

(g) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés

au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

(h) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquelles sont soustraites les cotisations des retraités.

(i) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration, qui comprennent les congés rémunérés, sont évalués sur une base non actualisée et comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(j) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(k) Constatation des produits

Les produits sont constatés une fois que le contrôle est effectué. L'Administration estime que le contrôle des services de pilotage est exercé à un moment précis, soit lorsque le pilote affecté à un navire a terminé son affectation ou lorsque l'affectation est annulée. Les produits tirés des services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

(l) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés ou désignés dans l'une ou l'autre des trois catégories suivantes:

- Coût amorti;
- Juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN);
- Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global (JVAERG).

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actifs financiers uniquement de la catégorie coût amorti.

(i) *Coût amorti* – Méthode applicable à la trésorerie, équivalent de trésorerie, comptes clients et autres créances et placements.

Un actif financier est évalué au coût amorti s'il répond aux deux conditions ci-après et qu'il n'est pas désigné comme étant évalué à la JVBRN:

- Il est détenu dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels.

- Les dispositions du contrat de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Lors de la comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à la juste valeur. La juste valeur lors de la comptabilisation initiale comprend les coûts de transaction attribués directement à l'acquisition des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, les actifs financiers classés dans cette catégorie sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les décaissements et encaissements de trésorerie futurs estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier de manière à obtenir sa valeur comptable. Pour calculer le taux d'intérêt effectif, l'Administration estime les flux de trésorerie futurs en prenant en considération toutes les modalités contractuelles de l'instrument financier. Les revenus d'intérêts sont présentés sous la rubrique Intérêt et autres produits dans l'état du résultat net et du résultat global.

(ii) Baisse de valeur des actifs financiers autres que ceux évalués à la juste valeur

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie futurs qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital;
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net

Pour évaluer la perte de valeur des comptes clients et autres créances, l'Administration applique une méthode simplifiée de calcul des corrections de valeur pour perte de crédit attendue. Par conséquent, elle ne suit pas l'évolution de son risque de crédit mais comptabilise plutôt une déduction pour perte, fondée sur les pertes de crédit historiques à chaque date de rapport. L'Administration a ainsi établi une matrice de provision basée sur son historique de pertes, laquelle est rajustée selon des facteurs prospectifs spécifiques aux créances et au contexte économique.

(iii) Décomptabilisation d'actifs financiers

Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel sur les flux de trésorerie associés à l'actif financier vient à l'échéance;
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices qui y sont associés.

(m) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs à la JVBRN ou au coût amorti. L'Administration classe ses

passifs financiers au coût amorti, sauf si elle a désigné des passifs comme évalués à la JVBRN ou si elle est tenue d'évaluer des passifs à la JVBRN.

- (i) *Coût amorti* – Méthode applicable aux autres créiteurs et charges à payer et salaires et avantages sociaux à payer.

Les passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créiteurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre de passifs financiers au coût amorti. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

- (ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

L'Administration décomptabilise un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

- (n) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services concernés sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où ces biens ou services sont fournis par des tiers.

- (o) Paiements de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de location simples sont comptabilisés selon le mode linéaire sur la durée du contrat.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui y sont associées, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutés ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des indemnités de départ du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Amortissement et taux de dépréciation

Se reporter aux notes 4 (c), (d) et (e) pour connaître la durée de vie estimative maximale des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.

6. Reclassement de chiffres comparatifs de l'exercice précédent

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés de manière à être conformes à la présentation des états financiers de l'Administration pour l'exercice 2020. Ces reclassements ne sont pas significatifs et n'ont aucune incidence sur l'état de la situation financière. En conséquence, l'Administration ne présente pas un troisième état du résultat net et du résultat global ni de notes complémentaires afférentes.