



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

# Rapport annuel 2017



## SIÈGE SOCIAL

2e étage  
202, rue Pitt  
Cornwall (Ontario)

## ADRESSE POSTALE

C.P. 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9

## SITE WEB

[www.glpa-apgl.com](http://www.glpa-apgl.com)



*Les photos dans le présent rapport ont été prises  
sur les Grands Lacs par des pilotes  
de l'Administration*

## TABLE DES MATIÈRES

Conseil d'administration.....	1
Dirigeants et équipe de gestion de l'Administration.....	2
Rapport de la présidente et du directeur général.....	3
Notre identité, mandat, objectifs et pouvoirs.....	5
Énoncés de vision et de mission.....	8
Description des activités.....	8
Gouvernance d'entreprise.....	9
Rapport de gestion.....	11
Aperçu des états financiers.....	15
Revue de la gouvernance.....	17
Accès à l'information.....	19
Objectifs et réalisations en 2017.....	20
Tournés vers l'avenir – 2018 et au-delà.....	23
Résultats d'exploitation – réels.....	24
Rapport de la direction.....	25
Rapport de l'auditeur indépendant.....	26
État de la situation financière.....	28
État du résultat net et du résultat global.....	29
État des variations des capitaux propres.....	30
État des flux de trésorerie.....	31
Notes afférentes aux résultats financiers.....	32

## CONSEIL D'ADMINISTRATION



**Membres de l'Administration, de gauche à droite,**  
M. David Grieve (2), Capitaine Michel Desrochers (2),  
Mme Danièle Dion (Présidente) (1,2), M. Terry Geddes (2),  
Capitaine Jim Pound (1), Capitaine Michael Pratt (1)

(1) *Membres du Comité de régie*  
(2) *Membres du Comité d'audit*



## LES DIRIGEANTS ET ÉQUIPE DE GESTION DE L'ADMINISTRATION



**Les dirigeants et l'équipe de gestion de l'Administration**, à l'avant de gauche à droite : Kim Pecore, gestionnaire de la paie, du personnel et des systèmes; Nathalie Archambault, chef comptable; Christine Doherty, adjointe exécutive; Robert Lemire, directeur général; à l'arrière, Diane Couture, directeur d'opérations; Richard Quenneville, gérant d'opérations; Stéphane Bissonnette, directeur des finances.



# RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 22 février 2018

L'honorable Marc Garneau, C.p., député  
Ministre des Transports

Au nom du Conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2017. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration dispense des services de pilotage sécuritaires, efficaces et fiables dans la région des Grands Lacs et le port de Churchill, au Manitoba, elle assure également la surveillance d'un régime complet de certificats de pilotage applicable à tous les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs. Au cours de 2017, elle a fait état de 14 incidents mineurs qui n'ont causé ni pollution ni blessures, ni avaries importantes aux navires ou aux installations. Ce nombre constitue une augmentation de trois incidents par rapport à la moyenne quinquennale et donne comme résultat un taux de 99,8 % d'affectations sans incident. Les revenus pendant l'année ont été de 11 % supérieurs aux prévisions budgétaires en raison de l'augmentation du trafic et de la durée record de la saison de navigation, pour ce qui est du bénéfice net de 0,8 million \$, il est de 51 % supérieur à ce qui était inscrit au budget. L'exercice 2017 constitue le sixième excédent financier au cours des huit dernières années depuis la fin de la crise financière de 2009. Les frais administratifs ont dépassé de 5 % les prévisions budgétaires en raison de l'augmentation des coûts nécessaires pour régler les questions de conventions collectives et ainsi rendre ces conventions moins coûteuses à l'avenir.

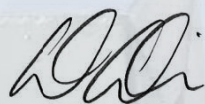
La saison de navigation 2017 a été marquée par une augmentation de 9 % du trafic, qui a été à son niveau le plus élevé depuis 18 ans. Cette situation est liée directement à la vigueur de l'économie nord-américaine ainsi qu'à une vague de froid record enregistrée en décembre 2017, qui a entraîné une prolongation de la saison de navigation à une durée record de 298 jours (du 20 mars 2017 au 11 janvier 2018).

La saison de navigation a aussi été marquée par une période de plus de trois mois pendant laquelle les eaux du fleuve Saint-Laurent ont atteint des niveaux record, qui ont mis au défi l'industrie de minimiser et d'éliminer les dommages aux installations terrestres de même que les préoccupations des résidents canadiens, américains et autochtones qui vivent le long du fleuve Saint-Laurent et du lac Ontario entre Toronto et Montréal. L'attention supplémentaire et l'expertise des pilotes de l'Administration ont permis d'atténuer en grande partie les conséquences négatives de ces niveaux d'eau élevés.

L'Administration a été en mesure d'augmenter ses effectifs en embauchant 10 employés additionnels tout en respectant les objectifs du gouvernement du Canada en matière de diversification du personnel. Elle continue d'appuyer les initiatives en matière de santé mentale et a réussi à maintenir un taux d'absentéisme pour cause de maladie à moins de trois jours par année par employé, ce qui est de beaucoup inférieur à la moyenne canadienne. L'examen pancanadien de la Loi sur le pilotage entrepris sous la direction de M. Marc Grégoire a donné à l'Administration l'occasion d'envisager des méthodes plus efficaces de prestation des services de pilotage dans un esprit d'amélioration de la sécurité de la navigation pour les Canadiens et les Américains qui se partagent les eaux des Grands Lacs. Nous attendons avec intérêt le rapport final prévu en 2018.

Nous désirons souligner le rôle joué par le Conseil d'administration, le dévouement de l'équipe de gestion et du personnel de bureau, ainsi que la compétence et le professionnalisme de notre équipe de pilotes. Tous ont joué un rôle majeur dans l'atteinte de l'objectif de l'Administration de pilotage des Grands Lacs de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace sur les Grands Lacs.

Pour le Conseil d'administration,



La présidente  
Danièle Dion



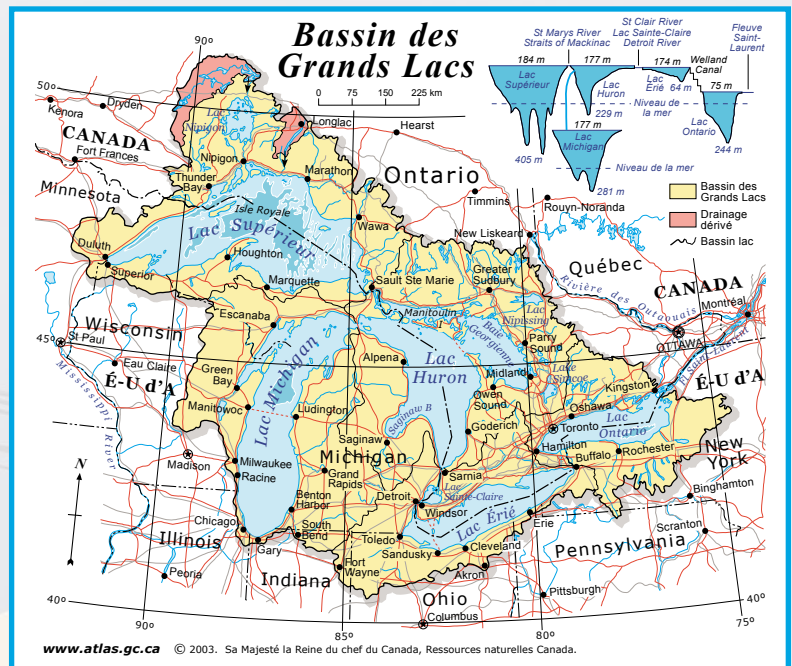
Le directeur général  
Robert F. Lemire



# NOTRE IDENTITÉ

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est une société d'État fédérale chargée d'administrer et de fournir les services de pilotage maritime et les services connexes 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. La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba



## MANDAT

L'Administration a pour mandat d'établir, d'entretenir et d'administrer, dans un cadre axé sur la sécurité et l'autonomie financière, un service de pilotage efficace dans la région dont elle est chargée.



## OBJECTIFS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ses ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus 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;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.





## POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être délivrés;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.



## ÉNONCÉ DE VISION

*« Être le chef de file mondial dans la fourniture de services de pilotage maritimes sécuritaires et efficaces. »*



## ÉNONCÉ DE MISSION

*« En partenariat avec nos principaux intervenants, nous dispensons des services de pilotage maritime professionnels, progressifs et fiables, qui sont à la fois sécuritaires, respectueux de l'environnement, efficaces et économiques. »*



## DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall (Ontario).

L'Administration 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 *United States 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.

# GOVERNANCE D'ENTREPRISE

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la gouvernance d'entreprise est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

## Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du Conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage sur les Grands Lacs.

## Rôle du Conseil d'Administration

La gouvernance d'entreprise à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du Conseil d'administration. Le rôle du Conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le Conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expérience et de perspective maritime au processus décisionnel. La présidente a été nommée en décembre 2017. Toutefois, l'Administration a deux postes de membre avec des mandats expirés et un poste de membre qui est vacant. La fonction précise du Conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Il participe activement à l'élaboration du plan stratégique et du plan d'entreprise et les approuve. Chaque année, il prépare une Entente de responsabilisation avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année; à la fin de l'exercice, il entreprend une évaluation approfondie du rendement du directeur général et de l'Administration pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs visés. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers et du rapport annuel. Le Conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.



## Rôle du Comité d'audit

Le Comité d'audit est un comité permanent du Conseil d'administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il améliore la qualité de l'information financière, assure que les principaux risques sont identifiés et gérés, permet aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, crée un climat de discipline et de contrôle qui réduit les possibilités de fraude et augmente la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le Comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Il assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

## Rôle du Comité de régie et des ressources humaines

Le Comité de régie et des ressources humaines est un comité permanent du Conseil d'administration; il est chargé de superviser les questions de gouvernance et de ressources humaines au sein de l'Administration. Son mandat consiste à examiner et mettre à jour le plan de succession de l'Administration, les nominations et renouvellements de mandat des membres du Conseil, de même que les règlements et directives de l'Administration.

Le Comité s'assure de la qualité de la gouvernance d'entreprise et met en œuvre les meilleures pratiques dans l'exécution de ses responsabilités.

## Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du Conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Il rend compte au président et au Conseil d'administration.



# RAPPORT DE GESTION

La présente section passe en revue, avec chiffres comparatifs, les activités, le rendement et la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2017.

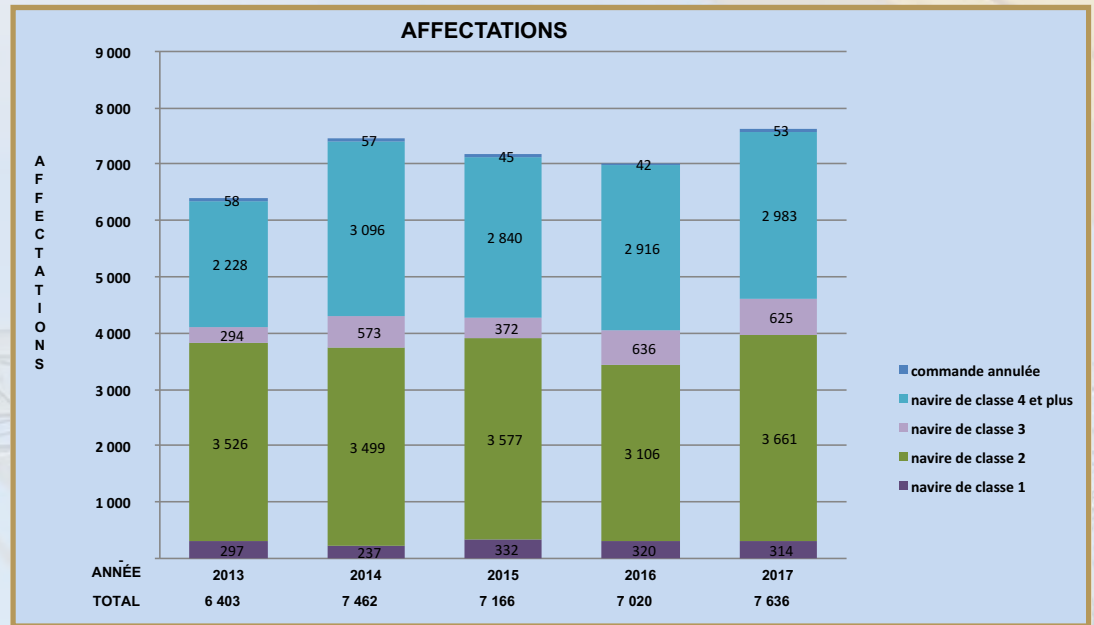
## Indicateurs de rendement

INDICATEURS STRATÉGIQUES DE RENDEMENT - 2017		OBJECTIF	RÉEL
<b>1A - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES</b>			
1-1	Incidents majeurs (nombre)	0	0
1-2a	Incidents maritimes (nombre)	8	14
1-2b	% d'affectations sans incident	99,9%	99,8%
<b>1B - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES</b>			
1-3a	Retards aux navires - manque de pilotes (heures)	250	2 856
1-3b	Retards aux navires - manque de pilotes (nombre)	60	313
<b>2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>			
2-1	Revenu net (en milliers de dollars)	520 \$	786 \$

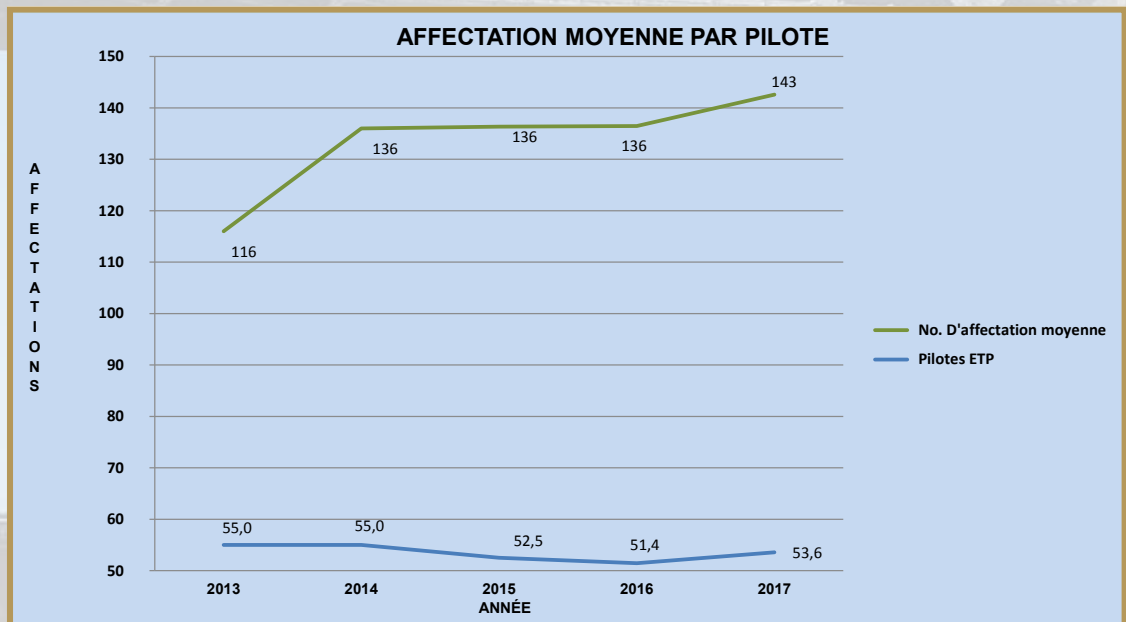
INDICATEURS OPÉRATIONNELS DE RENDEMENT - 2017		OBJECTIF	RÉEL
<b>1A - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES</b>			
1-4	Surveillance des navires canadiens (nombre)	90	105
1-5	Surveillance des titulaires de certificats (validité)		OUI
<b>1B - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES</b>			
1-6	Nouveaux pilotes formés et retenus	6	5
<b>2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>			
2-2	Coût par affectation	3 882 \$	3 878 \$
<b>3 - MODIFICATIONS TARIFAIRES</b>			
3-1	Approbation des tarifs prévus (hausse nette en %)	10,5%	8,0%
<b>4 - MODERNISER LE RÈGLEMENT DE PILOTAGE DES GRANDS LACS</b>			
4-1	Modifier le <i>Règlement de pilotage des Grands Lacs</i> pour tenir compte des réalités actuelles en ce qui a trait aux zones de pilotage obligatoire, à la gestion efficace des brevets de pilote et des certificats de pilotage, et à la surveillance des navires canadiens sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage		Sur la bonne voie
<b>6 - MODERNISER LES SYSTÈMES</b>			
6-1a	Mise en place, système de répartition et facturation (budget)		OUI
6-1b	Mise en place, système de répartition et facturation (échancier)	17 mar	17 mar
6-2a	Mise en place, unités portables d'aide au pilotage (budget)		OUI
6-2b	Mise en place, unités portables d'aide au pilotage (échancier)	17 mar	17 mar

## Trafic

Les 7 636 affectations de pilotage effectuées au cours de la saison de navigation 2017 représentent une augmentation de 9 % par rapport à 2016 (7 020) et aux prévisions budgétaires (7 000). Cette hausse par rapport aux prévisions est due au léger redressement de l'économie nord-américaine de même qu'à l'expédition vers les marchés étrangers des céréales récoltées dans l'ouest canadien en 2017. Les navires de classes 3 et 4, les plus gros navires pouvant passer les écluses de la Voie maritime, ont représenté en 2017 48 % des affectations, comparativement à 51 % en 2016.



Il en est résulté que les pilotes ont effectué en moyenne 143 affectations, une augmentation si on compare aux 136 des trois dernières années. Leur charge de travail continue de dépasser ce que l'Administration estime comme raisonnable si on veut éviter les



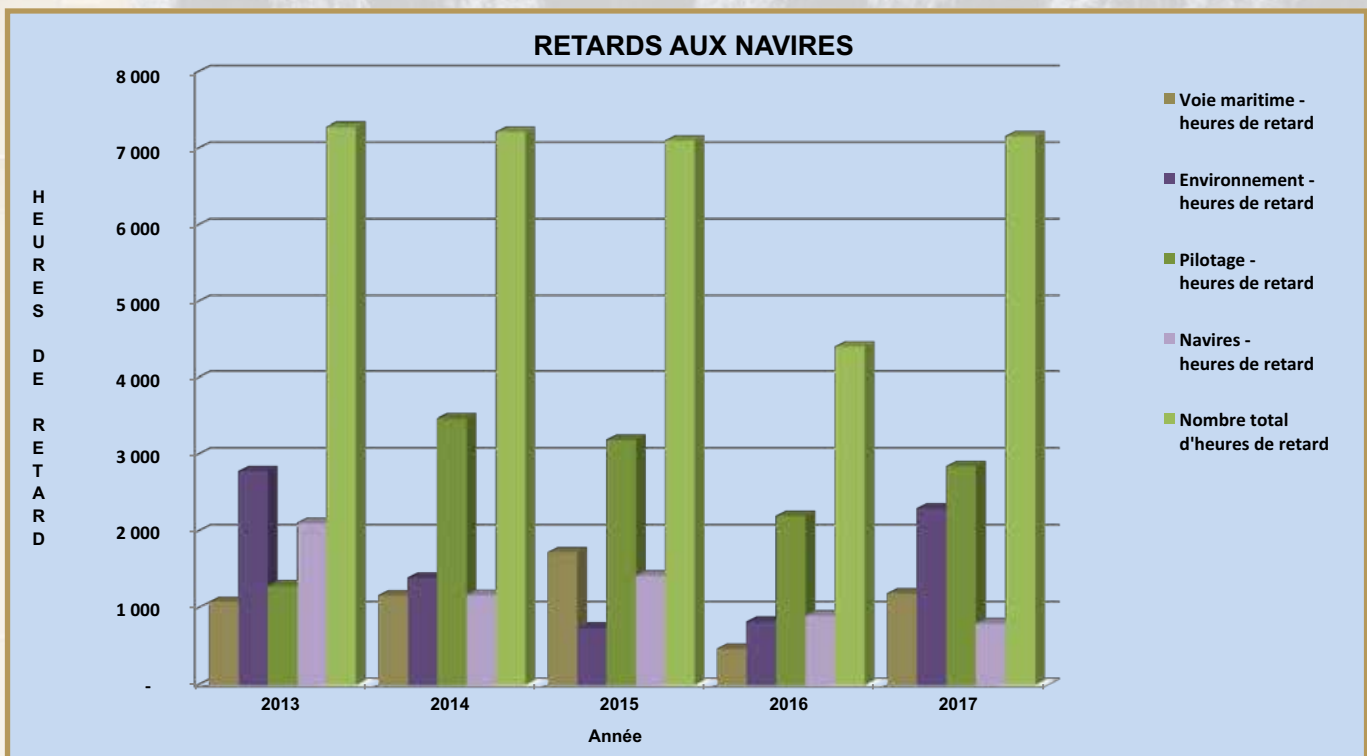
risques de fatigue. Pour remédier à cette situation, l'Administration s'affaire à embaucher et former des apprentis pilotes, comme en témoigne les cinq pilotes qui ont reçu leur brevet en 2017.

## Niveau de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes salariés dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic mais seulement pendant de courtes périodes. Elle doit analyser attentivement le nombre de ses pilotes car un trop grand nombre, vu leurs conditions salariales fixes, entraînerait des pertes financières importantes lorsque la demande est faible. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2017, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 7 168 heures, dont 40 %, soit 2 856 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2016, ces retards totalisaient 4 415 heures, dont 50 %, soit 2 206 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. Ainsi, les retards de pilotage dus au manque de pilotes ont augmenté de 29 % comparativement à l'année précédente.

## Retards aux navires



## Incidents maritimes

La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Chaque année, elle passe en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. Comme elle n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux, elle ne compile pas de statistiques à leur sujet. Un total de 14 incidents impliquant les pilotes canadiens sont survenus cette année, ce qui constitue une augmentation par rapport à 2016, alors qu'on en avait rapporté 3.

L'examen des incidents en 2017 a révélé qu'aucun de ceux-ci n'était majeur, ce qui aurait nécessité une présentation distincte.

### Tableau comparatif – nombre d'incidents maritimes par type

<b><u>INCIDENT</u></b>	<b><u>2017</u></b>	<b><u>2016</u></b>	<b><u>2015</u></b>	<b><u>2014</u></b>	<b><u>2013</u></b>
Abordage	1	-	1	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie / Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	2	-	4	4	-
Heurt violent	1	-	1	2	-
Contact	8	2	3	8	9
Heurt de la berge / du fond	1	1	-	2	-
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	1	-	-	-	-
<b><u>TOTAL</u></b>	<b><u>14</u></b>	<b><u>3</u></b>	<b><u>9</u></b>	<b><u>16</u></b>	<b><u>9</u></b>
Pourcentage d'affectations sans incident	99,8%	99,9%	99,9%	99,8%	99,9%

Tel qu'illustré dans le tableau ci-dessus, il n'y a aucune tendance spécifique à l'égard des incidents en 2017.

L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, examine sur une base régulière les incidents qui sont survenus dans le passé afin de les reproduire sur simulateur et ainsi permettre aux pilotes de pratiquer ces manœuvres et d'autres manœuvres d'urgence au cours de leur formation hivernale.

## Loi Canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

En conformité avec l'article 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE 2012), l'Administration est heureuse de confirmer qu'il n'y a pas eu d'activité importante à signaler.

## Brevets et qualifications des pilotes

L'Administration a délivré des brevets de pilote aux cinq apprentis qui ont réussi le programme de formation en 2017, ce nombre était de neuf en 2016. En date du 31 décembre 2017, six apprentis



poursuivent leur formation; on s'attend à ce que cinq d'entre eux soient brevetés au cours du printemps 2018 et que le sixième le soit à l'automne de la même année. Tenant compte des départs à la retraite anticipés et du volume de trafic, que l'on prévoit être semblable à la moyenne quinquennale, l'Administration entend recruter et former au moins six apprentis additionnels au cours de la saison de navigation 2018 afin d'augmenter le nombre de ses pilotes suffisamment pour assurer un service adéquat à ses clients.

## APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

Cette analyse a pour but de faciliter la compréhension des états financiers présentés dans les pages qui suivent et d'expliquer les écarts entre les résultats de 2017 et ceux de l'année précédente.

L'Administration a enregistré en 2017 des revenus de 30,3 millions \$ et un bénéfice net de 0,8 million \$, avec comme résultat que son déficit accumulé a été réduit à 0,8 million \$.

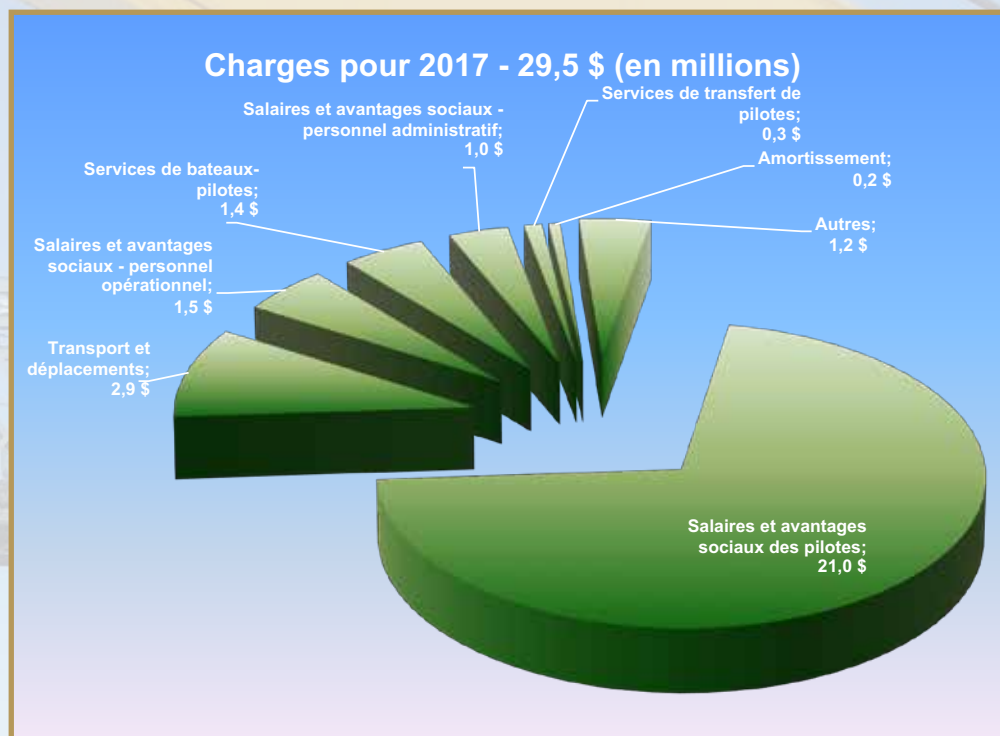
### Produits

En 2017, l'Administration a enregistré des revenus de 30,3 millions \$, une augmentation de 4,4 millions \$ par rapport à 2016. Cette augmentation est due en grande partie à une hausse de 2,2 millions \$ provenant de l'augmentation de 9 % du nombre d'affectations, combinée à l'augmentation des retards, aux voyages prolongés, aux délais à quai et dans les écluses, et aux réductions de vitesse dues aux niveaux d'eau élevés; 1,7 million \$ sont attribuables à la hausse des tarifs et 0,4 million \$ à la prolongation de la saison de navigation.



## Charges

En 2017, les charges de l'Administration ont totalisé 29,5 millions \$, une augmentation de 2,8 millions \$ par rapport à 2016. La majeure partie des charges est constituée des salaires, avantages sociaux et frais de déplacement des pilotes, ainsi que des frais de bateaux-pilotes. Ces dépenses sont directement liées aux services dispensés et augmentent donc avec le nombre d'affectations.



Les salaires et avantages sociaux des pilotes ont augmenté de 2,1 millions \$ par rapport à 2016. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de pilotes, à la prolongation de la saison de navigation, et au surtemps des pilotes dû à l'augmentation de 9 % du trafic et aux conditions de navigation défavorables en 2017 (niveaux d'eau élevés d'avril à septembre et conditions de glace extrêmes en décembre).



## Flux de trésorerie

L'Administration dispose d'une marge de crédit de 3 millions \$, elle l'a utilisée pendant 41 jours en 2017 à un maximum de 1,5 million \$. Elle n'avait pas utilisé cette marge de crédit en 2016.

En date du 31 décembre 2017, l'Administration avait des liquidités de 4,7 millions \$ (6,4 millions \$ en 2016) et un fonds de roulement de 0,7 million \$ (0,5 million \$ en 2016). Elle détenait des placements à court terme de 3,7 millions \$ (0,7 million \$ en 2016).

# REVUE DE LA GOUVERNANCE

## Renouvellement des conventions collectives

Les pilotes et le personnel opérationnel sont représentés par des unités de négociation. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada. La convention collective qui avait été renouvelée en 2013 est venue à expiration le 30 juin 2016.

Tous les pilotes de l'Administration sont membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Leurs quatre conventions collectives ont été renouvelées en 2012 et 2013 et sont expirées depuis le 31 mars 2017.



## Gestion du risque d'entreprise

Un programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) a été intégré aux stratégies de l'Administration afin de gérer ses risques et de saisir les opportunités par rapport à ses objectifs. À chaque année, le Conseil examine régulièrement son registre des risques afin de mettre à jour l'évaluation de ceux-ci et de s'assurer que les mesures d'atténuation appropriées sont en place. Aux deux ans, le Conseil d'administration et la haute direction tiennent une séance de planification stratégique de deux jours afin de définir l'orientation stratégique pour les deux prochaines années. Lors de la séance tenue en juin 2017, le Conseil a identifié et priorisé les risques qui suivent et élaboré des mesures d'atténuation.

## Tableau des risques

Priorité	Identification du risque	Catégorie	Risque inhérent	Risque résiduel prévu
1	Relève des pilotes	Organisationnel	Très élevé	Moyen
2	Recrutement et formation	Stratégique	Très élevé	Moyen
3	Retards et contestations des tarifs	Financier	Très élevé	Moyen
4	Fluctuations du trafic	Externe	Élevé	Élevé
5	Autonomie financière	Financier	Élevé	Moyen
6	Incidents maritimes	Incident	Moyen	Moyen
7	Relations de travail avec les pilotes	Organisationnel	Moyen	Moyen
8	Sûreté / continuité des activités	Opérationnel	Faible	Faible
9	Surveillance des navires canadiens en transit	Opérationnel	Faible	Faible
10	Validité des certificats de pilotage	Opérationnel	Faible	Faible
11	Relations avec les Autochtones	Externe	Faible	Faible

## Audit interne

En 2017, l'Administration a poursuivi l'examen de son Plan d'audit interne, qui traite des secteurs à risque. Au cours du dernier trimestre, elle a effectué un audit interne portant sur la planification, le développement et le processus de contrôle de son budget. Les auditeurs ont terminé leur travail de vérification et présenteront leur rapport final d'audit interne au Comité d'audit à sa réunion prévue en février 2018.

## Examen spécial par le Vérificateur générale du Canada

En 2017, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Bureau du vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente; et
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

Le Bureau du vérificateur général du Canada a terminé son examen en novembre 2017 et a présenté son rapport au Conseil d'administration le 25 janvier 2018. Le rapport indiquait qu'à l'exception des défauts graves relatifs à la surveillance par le Conseil, la nomination des membres du Conseil et au processus de contrôle des passages des navires canadiens, le Bureau du vérificateur général du Canada avait une assurance raisonnable que les autres moyens et méthodes visés par l'audit ne comportaient pas de défauts graves. En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a conclu, à l'exception des défauts graves indiqués plus haut, que l'Administration "avait mis en œuvre ses moyens et méthodes tout au long de la période visée par l'audit d'une manière qui lui avait fourni l'assurance raisonnable requise aux termes de l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*." Le rapport contenait dix recommandations. Le Conseil et la direction ont accompli des progrès dans le traitement de ces recommandations et la finalisation est attendue d'ici la fin du deuxième trimestre de 2018.



## ACCÈS À L'INFORMATION

L'Administration estime que l'ouverture et la transparence sont les éléments de base pour établir une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et tous les autres intervenants. Notre objectif est de répondre rapidement et avec transparence à toute demande d'information provenant du public, des médias et de tous ceux qui s'intéressent aux activités de l'Administration.

L'Administration a présenté au printemps 2017 ses rapports annuels 2016-2017 sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels respectivement au Commissariat à l'information et au Commissariat à la vie privée, de même qu'au ministre des Transports.

Au cours de l'année civile 2017, l'Administration a reçu une demande valide en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, deux de ces demandes avaient été reçues en 2016. Elle a répondu à la demande de 2016 qui était en suspens et à celle reçue en 2017. Aucune demande n'était en suspens en date du 31 décembre 2017.

L'Administration a respecté les directives du gouvernement fédéral voulant que les réponses aux questions qu'elle a reçues en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* soit affichées sur leur site Web <http://ouvert.canada.ca>.

## FRAIS DE DÉPLACEMENT, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCES

Les frais suivants liés aux déplacements, à l'hébergement et aux conférences ont été soumis au cours de 2017 :

<b>Mme Danièle Dion</b> - Présidente du Conseil d'administration.....	4 997 \$
<b>M. Robert Lemire</b> - Directeur général .....	48 312 \$
Conseil d'administration (5 membres).....	32 522 \$
Cadres supérieurs (2 membres).....	44 974 \$
<b>TOTAL</b> .....	<b>130 805 \$</b>



# RÉALISATION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET OPÉRATIONNELS DE 2017

## (1) Maintenir l'accent sur la fourniture de services de pilotage sécuritaires et fiables

- ☼ Les 7 636 affectations de pilotage en 2017 ont été effectuées par 53,6 pilotes en équivalent temps plein, ce qui signifie une moyenne de 143 affectations par pilote, une augmentation par rapport à 2016 alors que ce chiffre était de 136.
- ☼ Aucun incident majeur en 2017.
- ☼ 14 incidents mineurs, avec comme résultat un taux de 99,8 % d'affectations sans incident, une légère diminution par rapport à 2016, où ce taux affichait 99,9 %. Aucun des incidents n'a causé de perte de vie, de blessure sérieuse ou de déversement dans l'environnement.
- ☼ 12 pilotes et 10 apprentis pilotes ont suivi le programme annuel de formation sur simulateur, soit environ 33 % de l'effectif. Tous les pilotes ont été évalués par leurs pairs et par le directeur des opérations.
- ☼ Le directeur des opérations et le Comité d'assurance de la qualité du pilotage ont conjointement examiné les rapports d'incidents et mis à profit les problèmes de pilotage dans les autres régions pour modifier le programme de formation de 2018.
- ☼ 2 856 heures de retards aux navires en raison du manque de pilotes. Ces retards étaient principalement attribuables à l'augmentation de 9 % du trafic, aux niveaux d'eau élevés dans la circonscription no 1, qui ont nécessité des réductions de vitesse pour minimiser l'érosion des berges, ainsi qu'aux conditions de glace extrêmes et la navigation à sens unique dans le Canal de la rive sud à la fin de la saison. Un tiers de ces retards ont été causés par les conditions de glace extrêmes pendant le dernier mois d'opération.
- ☼ Trois apprentis pilotes embauchés en 2016 et huit nouveaux embauchés en 2017 ont poursuivi ou entrepris leur programme de formation en 2017, cinq d'entre eux ont reçu leur brevet et les autres devraient le recevoir au premier semestre de 2018.
- ☼ L'Administration a poursuivi sa surveillance des titulaires de certificats de pilotage afin d'assurer qu'ils ont les compétences et les qualifications nécessaires pour naviguer en toute sécurité dans les zones de pilotage obligatoire.
- ☼ L'Administration a poursuivi sa surveillance des navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire afin d'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide. Elle a vérifié au hasard 105 transits de navires durant la saison de navigation et tous étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide.

## (2) Maintenir l'accent sur l'amélioration de l'autonomie financière de l'Administration

- ☼ Généré un profit de 0,8 million \$ et ainsi réduit à 0,8 million \$ le déficit accumulé.
- ☼ Le coût moyen par affectation s'est élevé à 3 878 \$, une augmentation de 1,8 % par rapport au coût moyen en 2016.

## (3) Modifications tarifaires

- ☼ Avec l'appui de l'industrie, approbation du Cabinet reçue le 2 juin 2017 pour une hausse générale des tarifs de 12,5 %, l'élimination du droit supplémentaire antérieur de 11,5 %, et l'introduction d'un droit supplémentaire de 5 % destiné à compenser les coûts de formation des nombreux apprentis en 2017.
- ☼ Consultations avec l'industrie dans le cadre du processus de modification des tarifs de 2018 visant à maintenir le financement des coûts supplémentaires de formation des apprentis. Les apprentis sont nécessaires pour remplacer le grand nombre de pilotes qui partent à la retraite et pour augmenter le nombre de pilotes afin de faire face à l'augmentation du trafic.
- ☼ Poursuite de discussions ouvertes et transparentes avec l'industrie sur les résultats et enjeux de l'Administration dans le cadre de la stratégie de maintien du droit supplémentaire.
- ☼ Évaluation du processus actuel de modification des tarifs et analyse de solutions de rechange pour en améliorer l'efficacité, cette initiative avait comme objectif d'appuyer Transports Canada dans son Examen de la *Loi sur le pilotage*.

## 4) Moderniser le Règlement de pilotage des Grands Lacs

- ☼ Poursuite des consultations avec les intervenants durant 2017 concernant les modifications réglementaires.
- ☼ Développement dans cette initiative : le Triage et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation se poursuivront lorsque Transports Canada aura terminé l'Examen de la *Loi sur le pilotage*.



## (5) Renforcer les relations avec les clients

- ☼ Remaniement du site web de l'Administration suite aux commentaires antérieurs de clients qui demandaient un site plus convivial et un contenu plus pertinent.
- ☼ Travail proactif avec ses clients et partenaires de l'industrie pour renforcer son engagement à fournir un service axé sur les clients.
- ☼ L'Administration a continué de répondre aux préoccupations concernant les retards causés par le manque de disponibilité des pilotes en augmentant le nombre de pilotes et ainsi mieux faire face aux pointes de trafic.
- ☼ L'Administration a continué de mettre l'accent sur la compression des coûts, comme le démontre l'augmentation de 1,8 % du coût moyen par affectation par rapport à l'année précédente.

## (6) Modernisation

- ☼ Introduction réussie, au début de la saison de navigation 2017, de nouvelles unités portables d'aide au pilotage (UPAP)\* de technologie la plus récente. Dans le cadre de l'engagement de l'Administration à offrir des services de pilotages sécuritaires, tous les pilotes ont été formés par des experts sur l'utilisation du nouveau logiciel, des cartes et des périphériques afin d'assurer l'utilisation efficace et efficace de ces aides à la navigation.
- ☼ Migration réussie vers une plateforme Internet pour le nouveau système de répartition et de facturation. Les répartiteurs, le personnel de bureau et les pilotes ont tous été formés avant le début de la saison de navigation. Le système était entièrement fonctionnel au début de la saison 2017 et n'a occasionné aucun retard ou conséquence négative pour le service de pilotage ou les clients.
- ☼ Appui et contribution active à l'Examen de la *Loi sur le pilotage* du ministre des Transports.



\* L'Administration a réalisé des économies importantes à l'achat des UPAP grâce à son processus d'approvisionnement ouvert et concurrentiel.



# TOURNÉS VERS L'AVENIR – 2018 ET AU-DELÀ

Les préparatifs sont en cours afin d'assurer qu'en 2018 et au cours des années suivantes, l'Administration exécute son mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer un service de pilotage sécuritaire et efficace tout en maintenant son autonomie financière.

## **(1) Maintenir l'accent sur la fourniture de services de pilotage sécuritaires**

- ⊗ N'avoir aucun incident majeur en 2018.
- ⊗ N'avoir aucun incident mineur, sinon pas plus de huit, de façon à préserver le taux historique d'affectations sans incident de 99,9 %.
- ⊗ Mener la formation annuelle selon la directive de l'Administration OP-001, *Assurance de la qualité du pilotage*.
- ⊗ Poursuivre la surveillance continue des titulaires de certificats de pilotage afin d'assurer qu'ils répondent aux exigences du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*.
- ⊗ Poursuivre la surveillance continue des navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire afin d'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat de pilotage valide.

## **(2) Maintenir l'accent sur la fourniture de services de pilotage fiables**

- ⊗ Réduire les retards dus au manque de pilotes de manière à revenir à un nombre historique raisonnable, soit 250 heures.
- ⊗ Recruter six nouveaux apprentis pilotes en 2018 et délivrer six nouveaux brevets de pilote avant la fin de la saison 2018.

## **(3) Maintenir l'accent sur l'amélioration de l'autonomie financière de l'Administration**

- ⊗ Générer un profit de 0,6 million \$ afin de réduire le déficit accumulé à 0,2 million \$.
- ⊗ Limiter le coût moyen par affectation à 4 095 \$.

## **(4) Modifications tarifaires**

- ⊗ Recevoir l'approbation du Cabinet pour les tarifs de 2018 avant le début de la saison de navigation 2018.
- ⊗ Tenir des consultations proactives avec les intervenants de l'industrie sur les modifications tarifaires de 2019 afin d'obtenir leur appui concernant les rajustements, et ainsi assurer que le déficit accumulé de l'Administration sera éliminé au plus tard à la fin de l'exercice financier 2019.

## (5) Moderniser le *Règlement de pilotage des Grands Lacs*

- ☒ Continuer de travailler avec les intervenants de l'industrie et Transports Canada dans le but de finaliser les propositions d'amendement et de permettre au Cabinet de déposer le règlement révisé.

## (6) Renforcer les relations avec les clients

- ☒ Introduire un portail client sur le site web de l'Administration.
- ☒ Donner aux clients un accès au système de répartition de l'Administration afin d'améliorer l'efficacité du service de pilotage.
- ☒ Mener un sondage sur la satisfaction des clients dans le but d'évaluer les progrès accomplis depuis le sondage réalisé en 2015.

## (7) Modernisation

- ☒ Continuer d'appuyer le ministre des Transports dans son Examen de la *Loi sur le pilotage* et participer à la mise en œuvre des recommandations.

# RÉSULTATS D'EXPLOITATION – RÉELS

	BUDGET 2018	2017	2016	2015	2014	2013
<b>RÉSULTATS FINANCIERS (en millions)</b>						
Produits	29,6 \$	30,3 \$	25,9 \$	25,5 \$	26,6 \$	22,2 \$
Charges d'exploitation	29,0	29,5	26,7	25,9	25,3	21,3
Résultat global (perte)	0,6 \$	0,8 \$	(0,8) \$	(0,4) \$	1,3 \$	0,9 \$
<b>RESSOURCES HUMAINES EN MOYENNE (Équivalent à temps plein)</b>						
Personnel administratif	11,0	10,5	11,0	11,0	10,0	9,5
Pilotes	57,0	53,6	51,4	52,5	54,5	56,0
Apprentis pilotes	5,8	6,9	8,1	3,5	1,5	0,0
Répartiteurs	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0
TOTAL	82,8	80,0	79,5	76,0	75,0	74,5
<b>AFFECTATIONS DE PILOTES</b>						
Réel	-	7 636	7 020	7 166	7 462	6 403
Planifié	7 067	7 000	6 700	6 531	6 100	6 100
<b>AFFECTATIONS SANS INCIDENT</b>						
Nombre	7 059	7 622	7 017	7 157	7 446	6 394
Pourcentage	99,9 %	99,8 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %	99,9 %
<b>COÛT MOYEN PAR AFFECTATION</b>						
Montant	4 095 \$	3 878 \$	3 809 \$	3 615 \$	3 386 \$	3 330 \$

## RAPPORT DE LA DIRECTION

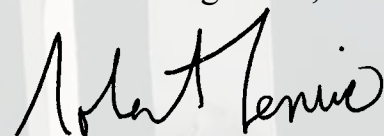
La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité comprend la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficace dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec l'article 89 et la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et les règlements administratifs de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité d'audit surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

L'auditeur externe, soit le Vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,



R.F. Lemire, CPA, CA

Cornwall (Ontario)  
le 22 février 2018

Le directeur des finances,



S.J.F. Bissonnette, CPA, CA



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2017, et l'état du résultat net et du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

#### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2017, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

## Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Pour le vérificateur général du Canada,



Tina Swiderski, CPA auditrice, CA  
Directrice principale

Le 22 février 2018  
Montréal, Canada

# État de la situation financière

## (en dollars canadiens)

	<b>31 décembre 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 722 955 \$	6 398 201 \$
Placements (Note 10)	3 664 248	696 932
Créances	4 050 821	3 650 082
Frais payés d'avance	17 538	18 496
	12 455 562	10 763 711
À long terme		
Immobilisations corporelles (Note 7)	589 611	427 217
Immobilisations incorporelles (Note 8)	332 769	166 807
	13 377 942 \$	11 357 735 \$
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	10 724 599 \$	9 213 079 \$
Autres créditeurs et charges à payer	727 669	560 121
Avantages du personnel (Note 13)	325 200	507 100
	11 777 468	10 280 300
À long terme		
Incitatif à la location différé (Note 11)	46 805	54 606
Avantages du personnel (Note 13)	2 401 800	2 656 500
	14 226 073	12 991 406
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Déficit accumulé	(848 131)	(1 633 671)
	13 377 942 \$	11 357 735 \$
Engagements (Note 16)		

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*

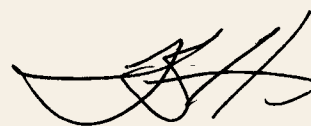
Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 22 février 2018.

Le directeur général,



R. F. Lemire

L'administrateur,



T. Geddes

# État du résultat net et du résultat global

## Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Produits</b>		
Droits de pilotage	30 079 808 \$	25 651 795 \$
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	152 969	185 616
Intérêts et autres produits	49 772	50 261
	30 282 549	25 887 672
<b>Charges</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	20 973 149	18 911 742
Transport et déplacements	2 944 075	2 713 609
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel	1 494 421	1 298 753
Services de bateaux-pilotes	1 368 861	1 277 122
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	1 034 202	959 650
Services professionnels et spéciaux	383 890	158 884
Services de transfert de pilotes	297 720	295 320
Frais de formation et de recrutement des pilotes	244 328	249 516
Amortissement	226 107	256 314
Services publics, fournitures et approvisionnements	198 331	170 835
Communications	110 744	101 592
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	108 237	115 332
Location	86 392	90 586
Réparations et entretien	64 195	31 622
Frais d'intérêts et bancaires	53 357	22 902
Achat de services de répartition	-	61 597
	29 588 009	26 715 376
<b>Résultat net de l'exercice</b>	694 540	(827 704)
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel (Note 13)	91 000	(26 400)
	91 000	(26 400)
Résultat global de l'exercice	785 540 \$	(854 104) \$

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*

## État des variations des capitaux propres

### Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(1 633 671) \$</u>	<u>(779 567) \$</u>
Résultat net de l'exercice	694 540	(827 704)
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	<u>91 000</u>	<u>(26 400)</u>
Résultat global total de l'exercice	785 540	(854 104)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u><u>(848 131) \$</u></u>	<u><u>(1 633 671) \$</u></u>

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*





# État des flux de trésorerie

## Exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultat net de l'exercice	694 540 \$	(827 704) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages du personnel	(345 600)	(342 000)
Amortissement	226 107	256 314
Amortissement de l'incitatif à la location différé	(7 801)	(7 800)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des créances	(400 739)	(586 012)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	958	21 627
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	1 511 520	1 355 845
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	<u>167 548</u>	<u>(30 827)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>1 846 533</u>	<u>(160 557)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Achat de titres de placement	(4 901 802)	(2 475 351)
Vente de titres de placement	1 934 486	4 220 667
Acquisitions d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>(554 463)</u>	<u>(269 059)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>(3 521 779)</u>	<u>1 476 257</u>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(1 675 246)	1 315 700
Solde au début de l'exercice	<u>6 398 201</u>	<u>5 082 501</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>4 722 955</u></u> \$	<u><u>6 398 201</u></u> \$
Représenté par :		
Trésorerie	4 722 955 \$	5 787 945 \$
Équivalents de trésorerie	-	610 256
<b>Information supplémentaire</b>		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u>6 878</u> \$	<u>-</u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# Notes afférentes aux résultats financiers du 31 décembre 2017 (en dollars canadiens)

## 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 1<sup>er</sup> 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 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* pour 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 pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration a comparé et révisé sa directive sur les dépenses de voyages en fonction des directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor. Par suite de cette activité, l'Administration confirme qu'elle a satisfait aux exigences de l'instruction depuis mars 2016.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2<sup>e</sup> 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 des transports du Canada.

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 coûts 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 22 février 2018.

### (b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

## 3. Normes comptables

### (a) Normes publiées mais pas encore en vigueur

**IFRS 9 – Instruments financiers** – En juillet 2014, l'IASB a publié la version définitive de l'IFRS 9, rassemblant les phases de classement et d'évaluation, de perte de valeur et de comptabilité de couverture du projet afin de remplacer IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. IFRS 9 utilise une méthode unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur. Cette méthode est basée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion de ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. L'IFRS 9 s'appliquera rétroactivement aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Une application anticipée est permise. L'Administration a terminé son évaluation des répercussions de l'application de l'IFRS 9 sur ses états financiers. Elle ne s'attend pas à ce que ces répercussions soient significatives.

**IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients** – En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, qui fournit un cadre remplaçant les lignes directrices existantes sur la comptabilisation des produits contenues dans les IFRS. La norme contient un seul modèle visant les contrats avec les clients et deux approches de comptabilisation des produits, soit à une date donnée dans le temps ou de manière continue. Le modèle comporte une analyse des transactions en cinq étapes, en fonction des contrats, afin de déterminer si des produits doivent être comptabilisés, le montant concerné et le moment de la comptabilisation. La norme établit de nouvelles estimations et des seuils relatifs au jugement qui pourraient se répercuter sur le montant et la date de comptabilisation des produits. L'IFRS 15 sera appliqué par l'Administration aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2018. L'Administration a terminé son évaluation des répercussions de l'application de l'IFRS 15 sur ses états financiers. Les répercussions financières sont négligeables.

**IFRS 16 – Contrats de location** – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la norme IAS 17, *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les entreprises comptabilisent au bilan certains contrats de location comme des actifs et des passifs, accroît la transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. Cette norme est applicable de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter de 1<sup>er</sup> janvier 2019 et son adoption anticipée est permise. L'Administration a terminé son évaluation des répercussions de l'application de l'IFRS 16 sur ses états financiers. Elle ne s'attend pas à ce que ces répercussions soient significatives.

**IFRIC 22 – Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée** – En décembre 2016, l'IASB a publié cette nouvelle norme afin de clarifier la comptabilisation des transactions qui incluent l'encaissement ou le paiement d'une contrepartie payée d'avance en monnaie étrangère. Cette interprétation s'applique à une transaction en monnaie étrangère, ou à une partie de celle-ci, lorsque les conditions suivantes sont réunies : une contrepartie libellée ou fixée dans une monnaie étrangère est prévue; la comptabilisation d'un actif au titre d'un paiement anticipé ou d'un passif au titre de produits différés relativement à cette contrepartie précède la comptabilisation de l'actif, de la charge ou du produit connexe; l'actif au titre d'un paiement anticipé ou le passif au titre de produits différés est non monétaire. IFRIC 22 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Une application anticipée est permise. L'Administration a terminé son évaluation des répercussions de l'application de l'IFRIC 22 sur ses états financiers. Elle ne s'attend pas à ce que ces répercussions soient significatives.

### (b) Normes adoptées pendant l'année

**IAS 7 – Tableau des flux de trésorerie** – En janvier 2016, l'IASB a publié des modifications à IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*. Ces modifications visent à clarifier IAS 7 afin d'améliorer les informations communiquées aux utilisateurs des états financiers au sujet des activités de financement d'une entité. Elles s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, et l'application anticipée est permise. L'adoption de ces améliorations n'a eu aucune répercussion sur les états financiers de l'Administration.

## 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 rapportant un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,36 % (1 % en 2016).

### (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 et de certificats de placement garantis (CPG).

L'Administration a pris la décision de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN). Les placements sont donc enregistrés au départ à la juste valeur puis réévalués à la juste valeur à chaque date d'établissement de l'état de la situation financière. La juste valeur est basée sur le prix du marché des titres à la date d'établissement de l'état de la situation financière. Les achats et ventes de titres de placement sont comptabilisés en date du règlement de la transaction.

Les profits et les pertes réalisés par le biais des intérêts reçus et de la vente de titres de placement sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés provenant de toute autre fluctuation de la juste valeur sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils surviennent.

### (c) Immobilisations corporelles

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

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Logiciels	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) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le Régime de pension 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 de retraite.

(f) 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. Le temps de service moyen restant pour les employés actifs couverts par le régime est de 8,8 ans (7,5 ans au 31 décembre 2016). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) 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. Il y a présentement 18 participants (22 au 31 décembre 2016) à ce régime fermé, dont l'âge moyen est de 86 ans (86 au 31 décembre 2016), et la moyenne des prestations de décès est de 13 500 \$ au 31 décembre 2017 (14 500 \$ au 31 décembre 2016). Le régime prévoit également une prestation fixe de 2 000 \$ (au 31 décembre 2017 et au 31 décembre 2016) en cas de décès du conjoint, qui touche 12 participants (13 au 31 décembre 2016).

(h) 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 sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) 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.

(j) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de 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.

(k) Actifs financiers

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

- Juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN);
- Détenus jusqu'à leur échéance;
- Disponibles à la vente;
- Prêts et créances.

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 dans deux catégories, JVBRN et des prêts et créances.

(i) *Actifs financiers JVBRN*

Un actif financier est classé ou désigné JVBRN lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif JVBRN.

Un actif financier est classé ou désigné comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés ou désignés JVBRN sont présentés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisé comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements sont classés ou désignés comme étant des actifs JVBRN. L'évaluation de ces placements à leur juste valeur donne un meilleur alignement entre les résultats comptables et la méthode de gestion du portefeuille.

Les instruments financiers dérivés sont des obligations financières contractuelles dont la valeur provient des changements dans une variable sous-jacente. L'Administration ne contracte pas d'instruments financiers dérivés à des fins spéculatives ou de commerce.



(ii) *Prêts et créances*

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

La catégorie des prêts et créances comprennent les créances. En raison de la nature à court terme de ces créances, on estime que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(iii) *Méthode du taux d'intérêt effectif*

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

Les revenus sont comptabilisés selon le taux d'intérêt effectif pour les titres de créances autres que les actifs financiers classés ou désignés comme étant JVBRN.

(iv) *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; ou
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

Pour les actifs financiers évalués au coût amorti, la baisse de valeur équivaut à la différence entre la valeur comptable et la valeur actuelle des flux de trésorerie prévus, actualisés au taux d'intérêt effectif original de l'actif.

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.

Si, plus tard, la baisse de valeur diminue et la diminution peut objectivement être associée à un événement survenu après la constatation de la baisse, la baisse de valeur constatée antérieurement est renversée par le biais du résultat net. La valeur comptable de l'actif financier en date du renversement de la baisse ne peut dépasser ce que son coût amorti aurait été à cette même date si la baisse de valeur n'avait jamais été comptabilisée.

#### (v) *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; ou
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices associés au titre de propriété.

#### (l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs financiers à la JVBRN, soit à titre d'autres passifs. Tous les passifs financiers de l'Administration sont classés à titre d'autres passifs.

##### (i) *Autres passifs financiers*

Les autres 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 créanciers et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre d'autres passifs financiers. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

##### (ii) *Décomptabilisation de passifs financiers*

L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

#### (m) 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.

#### (n) Paiements au titre 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 contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.



## 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 en découlent, 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 qui en découlent 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.

#### *Indemnités 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.

#### *Taux d'amortissement*

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative 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. Instruments financiers

### Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques sur une base permanente.

#### Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument financier ne puisse pas remplir ses obligations. Afin d'assurer la gestion de ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme et à long terme et des créances représente le risque de crédit maximal.

Les créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 4 050 821 \$ en date du 31 décembre 2017 (3 650 082 \$ au 31 décembre 2016). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2017, 0,0 % des comptes débiteurs (0,0 % au 31 décembre 2016) étaient plus de 90 jours en souffrance, alors que 92 % étaient courants (88 % au 31 décembre 2016) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans son histoire, l'Administration n'a pas encouru de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses était néant au 31 décembre 2017 et au 31 décembre 2016.



Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne. Le risque de crédit lié aux équivalents de trésorerie et aux placements à court terme et à long terme est minime car ces actifs sont tous sous forme de dépôts chez des membres de l'Association canadienne des paiements ou de bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

#### Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 3 millions de dollars auprès d'une banque à charte canadienne qui lui assure un fonds de roulement. Le taux d'intérêt est équivalent au taux préférentiel de la banque. Le ministre des Finances autorise cette somme. Cette facilité de crédit est disponible au besoin et est renouvelée annuellement. Au 31 décembre 2017, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (néant au 31 décembre 2016). Pendant l'exercice financier 2017, les frais d'intérêt étaient 6 878 \$ (néant en 2016). L'Administration a pris des mesures pour obtenir une marge de crédit afin de répondre à ses obligations financières. Aux 31 décembre 2017 et 2016, les passifs financiers de l'Administration étaient constitués des salaires et avantages sociaux et des autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 11 452 268 \$ au 31 décembre 2017 (9 773 200 \$ au 31 décembre 2016), et ses salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et comptes à payer étaient à 100 % courants (100 % au 31 décembre 2016) ou en souffrance depuis moins de 90 jours.

#### Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux produits de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

##### (a) Risque de taux d'intérêt

Les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration comprennent les placements à court terme et à long terme facilement encaissables. La direction estime que le risque de taux d'intérêt est minime.

##### (b) Risque de change et autres risques du marché

L'Administration n'est présentement exposée à aucun risque de change significatif ni à d'autres risques du marché.

#### Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont mesurés à la suite de la comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les différents niveaux ont été hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement; Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables du marché.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie, de même que les placements de l'Administration sont évalués à la juste valeur ultérieurement à leur évaluation initiale. La trésorerie était classée de niveau 1 en date des 31 décembre 2017 et 2016 alors qu'à ces mêmes dates les équivalents de trésorerie et les placements étaient classés de niveau 2. L'Administration ne détenait aucun instrument financier de niveau 3 en date du 31 décembre 2017 ou du 31 décembre 2016.

La juste valeur des placements de niveau 2 a été déterminée en se fondant sur les cours du marché à la date de clôture de l'exercice financier qui ont été obtenus de courtiers indépendants.



## 7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Matériel informatique et de communication	Projets en cours de réalisation	Total
<b>Coût</b>						
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	38 494 \$	203 271 \$	180 462 \$	774 190 \$	13 094 \$	1 209 511 \$
Acquisitions	84 304	12 682	-	22 249	136 228	255 463
Sorties	-	-	-	(718 283)	-	(718 283)
Transferts	13 094	-	-	-	(13 094)	-
<b>Au 31 décembre 2016</b>	135 892 \$	215 953 \$	180 462 \$	78 156 \$	136 228 \$	746 691 \$
Acquisitions	54 368	1 983	-	245 009	-	301 360
Sorties	-	(1 112)	(1 495)	(6 830)	-	(9 437)
Transferts	-	-	29 351	106 877	(136 228)	-
<b>Au 31 décembre 2017</b>	190 260 \$	216 824 \$	208 318 \$	423 212 \$	- \$	1 038 614 \$
<b>Amortissement cumulé</b>						
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	38 494 \$	101 560 \$	90 631 \$	622 936 \$	- \$	853 621 \$
Amortissement dans l'année	4 871	15 374	11 229	152 662	-	184 136
Sorties	-	-	-	(718 283)	-	(718 283)
Transferts	-	-	-	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2016</b>	43 365 \$	116 934 \$	101 860 \$	57 315 \$	- \$	319 474 \$
Amortissement dans l'année	7 587	15 243	14 164	101 972	-	138 966
Sorties	-	(1 112)	(1 495)	(6 830)	-	(9 437)
Transferts	-	-	-	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2017</b>	50 952 \$	131 065 \$	114 529 \$	152 457 \$	- \$	449 003 \$
<b>Valeurs comptables</b>						
<b>Au 31 décembre 2016</b>	92 527 \$	99 019 \$	78 602 \$	20 841 \$	136 228 \$	427 217 \$
<b>Au 31 décembre 2017</b>	139 308 \$	85 759 \$	93 789 \$	270 755 \$	- \$	589 611 \$



## 8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels	Projets de cours de réalisation	Total
<b>Coût</b>			
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	422 812 \$	150 000 \$	572 812 \$
Acquisitions	11 596	2000	13 596
Sorties	(292 500)	-	(292 500)
Transferts	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2016</b>	141 908 \$	152 000 \$	293 908 \$
Acquisitions	253 103 \$	- \$	253 103 \$
Sorties	(51 991)	-	(51 991)
Transferts	152 000	(152 000)	-
<b>Au 31 décembre 2017</b>	495 020 \$	- \$	495 020 \$
<b>Amortissement cumulé</b>			
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	347 423 \$	- \$	347 423 \$
Amortissement dans l'année	72 178	-	72 178
Sorties	(292 500)	-	(292 500)
Transferts	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2016</b>	127 101 \$	- \$	127 101 \$
Amortissement dans l'année	87 141	-	87 141
Sorties	(51 991)	-	(51 991)
Transferts	-	-	-
<b>Au 31 décembre 2017</b>	162 251 \$	- \$	162 251 \$
<b>Valeurs comptables</b>			
<b>Au 31 décembre 2016</b>	14 807 \$	152 000 \$	166 807 \$
<b>Au 31 décembre 2017</b>	332 769 \$	- \$	332 769 \$

## 9. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 \$ au 31 décembre 2017 et 2016.

## 10. Placements

au 31 décembre 2017	Juste valeur			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
CPG	- \$	3 664 248 \$	- \$	3 664 248 \$
Obligations à court terme	-	-	-	-
Obligations à long terme	-	-	-	-
Total des placements	- \$	3 664 248 \$	- \$	3 664 248 \$
<b>Juste valeur</b>				
au 31 décembre 2016	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
CPG	- \$	- \$	- \$	- \$
Obligations à court terme	-	696 932	-	696 932
Obligations à long terme	-	-	-	-
Total des placements	- \$	696 932 \$	- \$	696 932 \$

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 28 653 \$ (12 309 \$ en 2016). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période ont varié de 1,10 % à 1,39 %.

## 11. Incitatif à la location différé

Au cours d'exercices précédents, l'Administration avait reçu de son propriétaire un total de 75 000 \$ en avantage incitatif à la location sous forme de remboursement pour des améliorations locatives. Le montant cumulé de l'avantage est comptabilisé comme une diminution des charges de location sur une base linéaire sur la durée du contrat de location. En 2017, une somme de 7 801 \$ (7 800 \$ en 2016) a été comptabilisée comme une réduction des charges de location.

## 12. Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariées et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Pour chaque dollar versé par l'employé, l'Administration verse une cotisation de 1,01 \$ dans le cas des employés embauchés avant le 1er janvier 2013, et de 1,00 \$ dans le cas des employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,15 \$ et 1,11 \$ respectivement en 2016). Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 163 100 \$ (161 700 \$ en 2016), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 7,74 \$ (6,67 \$ en 2016) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Administration	1 162 240 \$	1 119 996 \$
Employés	1 084 470	942 245
Total des cotisations	2 246 710 \$	2 062 241 \$

Le gouvernement est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent habituellement sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par le salaire moyen des cinq meilleurs années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pension du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

L'Administration estime que les cotisations au régime s'élèveront à 1 284 100 \$ en 2018.

## 13. Avantages du personnel

### (a) Indemnités de départ

Des indemnités de départ sont versées à tous les employés actuels en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés. Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des indemnités de départ constituées le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 7,0 années au 31 décembre (5,5 années au 31 décembre 2016). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 133 000 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation de 119 000 \$ à la même date.

Dans le cadre des négociations collectives et des modifications aux conditions d'emploi survenues au cours des dernières années, l'accumulation d'indemnités de départ en vertu du programme de prestations de fin d'emploi a cessé pour la majorité des employés en 2012, et pour le groupe restant cette accumulation a cessé en 2013. Seul un groupe d'employés continueront d'accumuler des indemnités de départ additionnelles jusqu'au terme de leur emploi. À l'exception du groupe des pilotes, tous les employés ont reçu, en entier, la valeur des bénéfiques. Pour le groupe des pilotes, l'indemnité de départ sera versée à la fin de leur emploi. Ces modifications ont été prises en compte dans le calcul des obligations non réglées au titre des indemnités de départ.

La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2017 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement.

À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	<b>31 décembre 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	2 951 100 \$	3 250 600 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	27 900	26 900
Coût financier	89 000	103 600
Prestations payées	(399 900)	(456 400)
Perte (gain) actuarielle	(107 400)	26 400
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	2 560 700 \$	2 951 100 \$
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	27 900 \$	26 900 \$
Coût financier	89 000	103 600
Total des charges constatées au résultat net	116 900 \$	130 500 \$
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	(121 500) \$	- \$
Changements dans les hypothèses financières	(1 200)	26 400
Changements dans les hypothèses démographiques	15 300	-
Perte (gain) actuarielle	(107 400) \$	26 400 \$
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	311 200 \$	488 300 \$
Partie non courante	2 249 500	2 462 800
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	2 560 700 \$	2 951 100 \$
<b>Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle</b>		
Taux d'actualisation	3,20 %	3,20 %
Taux d'augmentations salariales estimés	1,50 % - 1,75 %	1,25 % - 2,75 %
Âge à la retraite	65 ou âge actuel si plus âgé	65 ou âge actuelle si plus âgé

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2018.

#### (b) Prestations de décès des employés retraités

Des prestations de décès sont versées à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leur conjoint. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 \$ par tranche de 1 000 \$ de couverture de la part des retraités.

Aux fins de sa comptabilité, l'Administration évalue ses obligations à l'égard du régime de prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 6,6 années au 31 décembre (6,7 ans au 31 décembre 2016). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 12 000 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer l'obligation au titre des prestations définies de 10 700 \$ à la même date.

La méthode servant à déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2017 et est basée sur les prévisions de flux de trésorerie et sur une courbe de rendement.



À la date de l'état de la situation financière, les informations au sujet du régime sont les suivantes :

	<b>31 décembre 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	212 500 \$	228 600 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	6 100	7 400
Prestations payées	(75 000)	(30 900)
Contributions des employés retraités	6 300	7 400
Perte actuarielle	16 400	-
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	166 300 \$	212 500 \$
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Coût financier	6 100	7 400
Total des charges constatées au résultat net	6 100 \$	7 400 \$
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Changement des hypothèses liées à l'expérience	16 800 \$	-
Changements dans les hypothèses financières	2 200	-
Changements dans les hypothèses démographiques	(2 600)	-
Perte actuarielle	16 400 \$	-
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	14 000 \$	18 800 \$
Partie non courante	152 300	193 700
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	166 300 \$	212 500 \$
<b>Hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle</b>		
Taux d'actualisation	3,20 %	3,40 %

L'Administration estime qu'aucune cotisation ne sera versée au régime en 2018.

## 14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit le déficit accumulé de 848 131 \$ (1 633 671 \$ en 2016).



L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi lui permet d'investir uniquement dans des bons ou autres obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou municipalité canadienne.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice.

## 15. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. L'Administration conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions commerciales qui s'appliquent à des opérations entre parties non apparentées. Ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas significatives.

### Rémunération du personnel occupant les postes clés

La rémunération des administrateurs et autres membres du personnel occupant des postes clés au cours des exercices financiers 2017 et 2016 comprenait les montants suivants :

	<b>Exercice terminé le 31 décembre 2017</b>	<b>Exercice terminé le 31 décembre 2016</b>
Rémunération et avantages du personnel à court terme	649 874 \$	608 582 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	62 853	73 009
	<b>712 727 \$</b>	<b>681 591 \$</b>

## 16. Engagements

En date de l'état de sa situation financière, l'Administration a des engagements qui ont trait à : un bail pour la location de locaux à bureaux, des contrats de service de bateaux-pilotes, des contrats de location pour l'équipement de bureau et du simulateur pour la formation de ses pilotes, un contrat de soutien pour son système de répartition, un contrat de formation en sécurité maritime pour ses pilotes et un contrat de location et d'entretien de iPad et de composants d'aides à la navigation pour les unités portables d'aide au pilotage de ses pilotes. Les paiements minimaux contractuels et de location à venir sont les suivants :

	<b>31 décembre 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
Moins d'un an	600 297 \$	1 018 554 \$
Entre un et cinq ans	486 304	783 669
Plus de cinq ans	88 204	169 467
	<b>1 174 805 \$</b>	<b>1 971 690 \$</b>

## 17. Opérations non monétaires

L'Administration a enregistré des produits provenant d'opérations non monétaires d'une valeur de 97 281 \$ (94 317 \$ en 2016) à titre de « Produits de répartition et de bateaux-pilotes » et des charges non monétaires d'un montant de 97 281 \$ (94 317 \$ en 2016) à titre de « Services de bateaux-pilotes » dans l'état du résultat net et du résultat global. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à des frais de bateaux-pilotes.



