



Great Lakes Pilotage  
Authority

Administration de pilotage  
des Grands Lacs

## Rapport financier du deuxième trimestre de 2019

---

pour la période close le 30 juin 2019



## RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements sur le plan de l'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) pour le deuxième trimestre terminé le 30 juin 2019. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 juin 2019; ceux-ci ont été préparés conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, Information financière intermédiaire (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2018. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

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

### SEUIL DE TOLÉRANCE

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

### ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

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

### DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba,

et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont offerts par l'entremise d'affectation des pilotes aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire.

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 *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

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

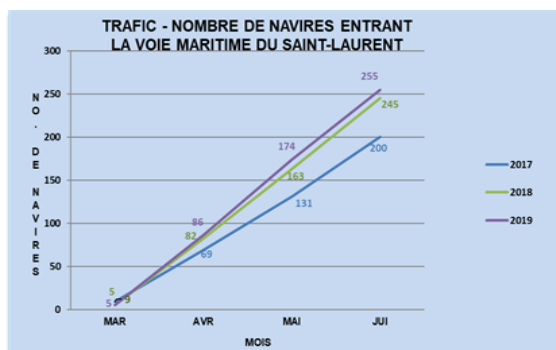
## CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'Administration utilise les indicateurs de performance stratégiques et opérationnels ci-dessous comme partie intégrante de son processus de prise de décision. L'analyse qui suit représente la performance au 2<sup>e</sup> trimestre de 2019 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du 2<sup>e</sup> trimestre de 2018.

INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		T2-2019	Objectif	Vs Objectif	T2-2018	Vs 2018
<b>1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES</b>						
1-1	Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	0	■	0	■
1-2a	Nombre d'incidents maritimes mineurs	2	2	■	4	■
1-2b	% d'affectations sans incident	99,9%	99,9%	■	99,9%	■
<b>2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES</b>						
2-1	Nombre de retards aux navires - manque de pilotes (heures)	3 619	275	■	942	■
<b>3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>						
3-1	Revenu net (en millions)	\$0,9	(\$1,1)	■	\$0,6	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		T2-2019	Objectif	Vs Objectif	T2-2018	Vs 2018
<b>1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES</b>						
1-3	Nombre de transit audité de navires canadiens	483	450	■	842	□
1-4	Surveillance des titulaires de certificats (validité)	OUI	OUI	■	OUI	■
<b>2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES</b>						
2-2a	Nombre de nouveaux pilotes recruté	3	5	■	10	□
2-2b	Nombre de nouveaux pilotes formés et retenus	6	3	■	0	□
<b>3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>						
3-2	Coût par affectation	\$3 894	\$4 816	■	\$3 916	■
<b>4 - MODIFICATIONS TARIFAIRES</b>						
4-1a	Approbation des tarifs prévus (hausse nette en %)	3,95%	3,95%	■	2,95%	□
4-1b	Approbation des tarifs avant le début de la saison de navigation	OUI	OUI	■	OUI	■

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

## TRAFIC



Au cours du deuxième trimestre, l'Administration a enregistré 250 navires entrant dans le réseau des Grands Lacs, pour un cumulatif de 255 navires cette année; à la même date en 2018, ces chiffres étaient respectivement de 240 et 245. L'augmentation de 4,1 % est en grande partie attribuable à l'augmentation des expéditions de vrac solide, de pièces d'éoliennes et de grains. La demande de pilotage à bord de navires canadiens a augmenté de 154 % par rapport à 2018,

principalement en raison du nombre de navires-citernes et au nombre réduit de titulaires de certificats de pilotage. En outre, le pourcentage d'affectations de pilotage dispensées aux compagnies canadiennes est passé de 13,6 % en 2018 à 28,7 % en date de juin 2019.

Les conditions de glace extrêmes que l'on a connues à l'ouverture de la Voie maritime en mars 2019 se sont maintenues jusqu'à la fin avril, entraînant des difficultés de pilotage dans les circonscriptions internationales n<sup>os</sup> 1, 2 et 3, les pilotes étant retenus à bord en raison de l'impossibilité de déployer les bateaux-pilotes dans les circonscriptions internationales n<sup>os</sup> 1 et 2. L'Administration a effectué sa première affectation de pilotage dans la circonscription internationale n<sup>o</sup> 3 le 14 avril 2019, comparativement au 11 avril en 2018.

Les problèmes de pilotage se sont poursuivis en mai avec les fortes précipitations enregistrées dans la région des Grands Lacs qui, combiné à la fonte des neiges, ont provoqué des niveaux d'eau record dans les lacs et les rivières. Pour minimiser les inondations et la destruction de propriétés dans la région du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, autant du côté canadien qu'américain, l'Administration et les pilotes ont travaillé en collaboration avec les intervenants de l'industrie, notamment en appuyant le Conseil international du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent (le CILOFSL), afin de réduire les effets négatifs de la navigation maritime durant cette période. Depuis le 13 juin 2019, l'écoulement du lac Ontario est de 10 400 M<sup>3</sup> par seconde, soit de débit maximal pour la sécurité de la navigation. Ainsi, les navires qui transitent dans ces zones doivent réduire leur vitesse, parfois jusqu'à 50 %, pour atténuer le sillage durant les périodes de hauts niveaux d'eau. De plus, les hauts niveaux d'eau dans la circonscription internationale n<sup>o</sup> 1 ont fait augmenter la force des courants, avec comme résultat que l'assistance de remorqueurs est nécessaire à l'écluse Iroquois. Ces difficultés ont alourdi la charge de travail des pilotes en augmentant les heures de travail. La situation fait l'objet d'un suivi régulier de la part de la Voie maritime et du CILOFSL; à l'heure actuelle, on s'attend à ce que ces mesures soient maintenues jusqu'en août 2019.

Du début de l'exercice jusqu'à la fin juin, le nombre d'affectations est en hausse de 20,5 % par rapport à 2018 et de 46,8 % supérieur aux prévisions budgétaires pour 2019. Malgré les craintes que le niveau du lac Ontario demeure élevé jusqu'à la fin août et les répercussions négatives quant aux retards occasionnés aux navires,

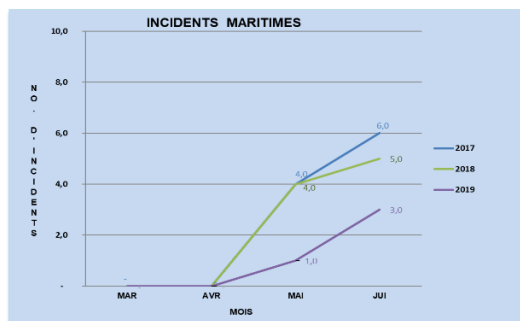
	Réel / Prévu 2019	Budget 2019	% de l'écart	Réel 2018	% de l'écart
Nombre d'affectations					
Période hivernale	165	-	N/A	-	N/A
<b>SAISON DE NAVIGATION</b>					
Cumulatif pour l'exercice *	3 361	2 290	46,8%	2 790	20,5%
Reste de l'exercice	6 044	5 410	11,7%	6 008	0,6%
<b>TOTAL</b>	<b>9 405</b>	<b>7 700</b>	<b>22,1%</b>	<b>8 798</b>	<b>6,9%</b>

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

les discussions avec les intervenants de l'industrie portent à croire que le trafic pendant le reste de l'année sera semblable à celui de 2018. L'Administration et les intervenants de l'industrie maritime des Grands Lacs surveillent de près la possibilité d'une réduction du trafic pendant l'été et le reste de l'année 2019 que pourraient entraîner les niveaux d'eau élevés.

## CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES

### Incidents maritimes



La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Elle évalue continuellement ses opérations et



s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sécuritaire et aux navires un passage en toute sécurité. Au deuxième trimestre de 2019, on a signalé deux incidents mineurs et aucun incident majeur, comparativement à quatre incidents mineurs et aucun incident majeur pour la même période en 2018.

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

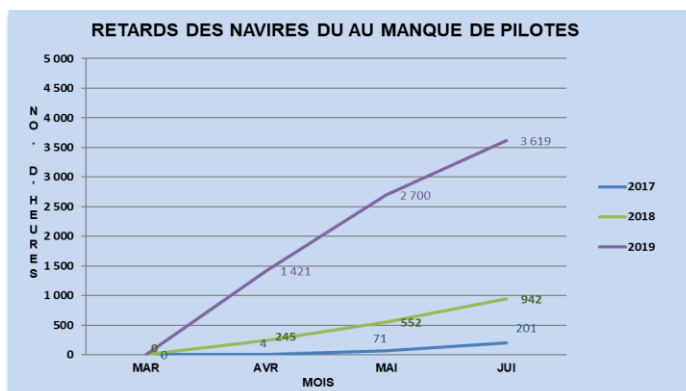
En réponse à une pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'Administration a introduit une exigence selon laquelle tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont tenus d'être titulaires d'un Certificat de pilotage délivré par l'Administration. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011 de façon à refléter cette exigence. Afin d'administrer correctement le programme et de gérer ses risques, l'Administration doit s'assurer que les titulaires de certificats répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l'aptitude médicale, aux qualifications, et à l'expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l'Administration doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés.

L'Administration surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, elle communique avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et suspend ou annule les certificats au besoin.

Au cours du deuxième trimestre de 2019, l'Administration a audité 453 transits de navires canadiens choisis au hasard (cumulatif de 483 jusqu'à présent cette année) et a conclu que tous étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'avaient pas été demandés.

## CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES

### Retards aux navires



Un des objectifs de l'Administration pour la saison 2019 est de continuer d'axer ses efforts sur la réduction du nombre d'heures de retard attribuables au manque de pilotes, et ce sans porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Au cours du deuxième trimestre, l'Administration a enregistré 3 619 heures de retards causés aux navires en raison du manque de pilotes, comparativement à 942 heures pendant la même période en 2018.

En 2019, même avec l'augmentation de 55,0 à 58,2 du nombre de pilotes (équivalent temps plein), l'augmentation de 20,5 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 ainsi que les effets incontrôlables des conditions extrêmes de glace et du débit élevé du lac Ontario ont provoqué une hausse importante des retards occasionnés aux navires comparativement à 2018. Comme on s'attend à ce que les niveaux d'eau élevés persistent au moins jusqu'à la fin août, les heures de retard dues au manque de pilotes devraient dépasser celles enregistrées en 2018. L'Administration continuera de collaborer avec l'industrie pour trouver les solutions de rechange les moins coûteuses lorsque les retards sont inévitables.

### Recrutement, formation et rétention des apprentis-pilotes

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'Administration considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu que 20 pilotes additionnels devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre d'apprentis.

L'Administration utilise efficacement son programme de formation des apprentis-pilotes. Au cours du deuxième trimestre, six (6) apprentis-pilotes ont reçu leur brevet. En date du 30 juin 2019, six(6) apprentis sont en formation et on s'attend à ce que l'un (1) d'entre eux reçoive son brevet au cours du troisième trimestre de 2019 et que les autres fassent de même au cours de la saison de navigation 2020. Trois (3) apprentis additionnels ont été recrutés et entreprendront leur formation au cours du troisième trimestre de 2019.

## CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration a enregistré un profit de 2,2 millions \$ pendant le deuxième trimestre, portant le cumulatif pour l'exercice en cours à 0,9 million. En 2018, le profit pour le deuxième trimestre totalisait 1,8 million \$ et le cumulatif pour l'exercice était de 0,6 million. Les profits au deuxième trimestre sont principalement attribuables à une hausse de 26,4 % du trafic.

Le tableau suivant montre le rendement de l'Administration au cours du deuxième trimestre de 2019 par rapport à la même période en 2018.

En million	3 mois au 30 juin 2019	3 mois au 30 juin 2018	Écart	%	Exercice terminé le 30 juin 2019	Exercice terminé le 30 juin 2018	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	13,2 \$	10,9 \$	2,3 \$	21,1%	14,6 \$	11,5 \$	3,1 \$	27,0%	Augmentation principalement attribuable à la hausse de 20,5 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 ainsi qu'aux revenus additionnels découlant de la navigation hivernale, en dehors de la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent.
Coûts d'exploitation	10,6	8,8	(1,8)	-20,5 %	13,0	10,3	(2,7)	-26,2%	Augmentation principalement attribuable aux salaires versés aux pilotes en raison de la hausse de 20,5 % du nombre d'affectations par rapport à 2018 et de la demande de services de pilotage pendant l'hiver.
Coûts administratifs	0,4	0,3	(0,1)	-33,3%	0,7	0,6	(0,1)	-16,7%	Aucun élément en particulier n'est différent des résultats de 2018.
<b>Bénéfice (perte)</b>	<b>2,2 \$</b>	<b>1,8 \$</b>	<b>0,4 \$</b>	<b>22,2 %</b>	<b>0,9 \$</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>0,3 \$</b>	<b>50,0%</b>	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%	
<b>Résultat global (perte)</b>	<b>2,2 \$</b>	<b>1,8 \$</b>	<b>0,4 \$</b>	<b>22,2 %</b>	<b>0,9 \$</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>0,3 \$</b>	<b>50,0%</b>	

La direction prévoit que le nombre d'affectations en 2019 sera de 22,1 % supérieur aux prévisions budgétaires et de 6,9 % supérieur à celui de 2018, et que les services seront dispensés principalement en temps supplémentaire. De plus, l'Administration a connu et continuera et connaîtra une augmentation des salaires versés aux pilotes en raison de la perte importante d'efficacité des ressources résultant des conditions de glace extrêmes en avril et des hauts niveaux d'eau de mai à la fin août. À l'heure actuelle, l'Administration prévoit encourir des pertes financières en 2019. La direction continue d'explorer les stratégies pour contenir les pertes anticipées.

### Flux de trésorerie

L'Administration affiche un solde de trésorerie de 1,6 million \$ et des placements à court terme de 0,8 million \$ au terme de son deuxième trimestre de 2019, comparativement à un solde de trésorerie de 1,6 million \$ au même trimestre en 2018. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 3,0 millions \$ au cours du deuxième trimestre et, se fondant sur les prévisions financières actuelles, elle ne prévoit pas avoir besoin de ces fonds pendant le reste de l'exercice 2019.

## GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

### Conseil d'administration

En date du 30 juin 2019, le conseil d'administration est composé du président par intérim et de cinq (5) administrateurs nommés par le gouverneur en conseil suite à la démission de la présidente le 28 juin 2019. Parmi les six (6) membres actuels du Conseil, on compte cinq (5) femmes et un (1) homme. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'Administration, et, par le biais du ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, de faire rapport au Parlement sur ses activités.

### Réunions du Conseil

Trois (3) réunions du Conseil et cinq (5) réunions de comité ont eu lieu au cours du deuxième trimestre de 2019. Le taux de participation des membres à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pour cette période ont totalisé 37 750 \$ (23 750 \$ au deuxième trimestre de 2018).

## Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2019		
	3 mois au 30 juin 2019	Exercice terminé le 30 juin 2019
M <sup>me</sup> Danièle Dion Présidente du Conseil	3 841 \$	7 741 \$
M <sup>me</sup> Michèle Bergevin Directrice générale (commençant le 25 février 2019)	4 966 \$	7 496 \$
M. Stéphane Bissonnette Directeur général par intérim (1er janvier au 24 février 2019)	- \$	4 947 \$
Conseil d'administration (6 membres)	11 931 \$	20 273 \$
Cadres supérieurs (2 membres)	6 565 \$	12 762 \$
<b>TOTAL</b>	<b>27 303 \$</b>	<b>53 219 \$</b>

## ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'Administration croit fermement que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le public en général. Elle s'engage donc à répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'information de la part du public, des médias et de tous ceux qui sont concernés par ses opérations. Aucune nouvelle demande n'a été reçue pendant le deuxième trimestre de 2019 et aucune demande n'était en suspens à la fin du trimestre.

## PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

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

## RELATIONS DE TRAVAIL

### Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

La convention collective a expiré le 30 juin 2016. L'AFPC représente les répartiteurs et le personnel de bureau. Les parties se sont rencontrées à quelques reprises au cours du deuxième trimestre de 2019 mais aucun progrès n'a été réalisé. Le début de la conciliation est prévu pour le 15 juillet 2019.

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

Les conventions collectives avec la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *Corporation of Professional Great Lakes Pilots* ont été ratifiées en 2018 et viendront à expiration le 31 mars 2022. Les deux autres conventions sont expirées depuis le 31 mars 2017. L'Administration a poursuivi les négociations avec la *Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots* durant le deuxième trimestre et a ratifié en juin 2019 une nouvelle entente valide jusqu'au 31 mars 2022. Elle prévoit entreprendre les négociations avec le dernier groupe de pilotes en juillet 2019.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du deuxième trimestre de 2019, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait



vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'Administration à l'égard de la présentation de l'information financière.

### **RISQUES ET GESTION DES RISQUES**

La direction de l'Administration prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décision et une approche portant sur la gestion du risque de l'entreprise (GRE) a été mise en œuvre. Les risques de l'Administration sont décrits à la section *Revue de la Gouvernance* du rapport annuel 2018.

La direction est de l'avis que même s'il n'y a aucun changement en matière de risques stratégiques, les répercussions financières associées à la navigation dans des conditions de glace extrêmes, de même qu'aux niveaux d'eau élevés enregistrés au cours du deuxième trimestre et attendus pendant une partie du troisième trimestre, auront comme conséquence une perte financière pour l'exercice en cours.

### **OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS**

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 17 – *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2018. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles et aux engagements au cours du deuxième trimestre de 2019.

### **TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES**

L'Administration exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités commerciales. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 16 – *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice financier 2018.

### **PASSIFS ÉVENTUELS**

La direction estime qu'il n'existe aucun passif éventuel dans le deuxième trimestre ou prévu pour le restant de l'exercice financier 2019 qui pourrait avoir une incidence importante sur les résultats financiers de l'Administration.

### **ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS**

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

### **ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT**

Les estimations comptables et le recours au jugement sont décrits dans la note 5 – *Estimations comptables et recours au jugement*, afférente aux états financiers non audités du deuxième trimestre terminé le 30 juin 2019. La direction estime qu'il n'y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui ont servi à préparer les états financiers du deuxième trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

### **PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ**

Les états financiers non audités du deuxième trimestre de l'Administration, terminé le 30 juin 2019, présentent une analyse complète de l'incidence sur l'Administration des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations IFRS dont

l'application était obligatoire pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cet impact de même que des discussions sur les normes publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur sont décrits dans la note 3 – *Normes comptable*, des états financiers non audités du deuxième trimestre terminé le 30 juin 2019.

### **CRÉDITS PARLEMENTAIRES**

En vertu de l'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut plus recevoir de crédits parlementaires depuis 1998. Elle est financièrement autonome et réitère régulièrement une stratégie qui garantit que cet objectif stratégique demeure une priorité absolue.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

## ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Six mois au 30 juin 2019

### Déclaration de la responsabilité de la direction

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

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

La directrice générale,



Michèle Bergevin

Cornwall (Ontario)  
Le 28 août 2019

Le directeur des finances,



Stéphane Bissonnette, CPA, CA

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## État de la situation financière

(en milliers)

### Non audité

	<u>30 juin 2019</u>	<u>31 décembre 2018</u>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 608 \$	6 638 \$
Placements	799	3 833
Clients et autres créances	5 596	4 147
Frais payés d'avance	<u>71</u>	<u>28</u>
	8 074	14 646
À long terme		
Immobilisations corporelles	652	559
Immobilisations incorporelles	261	306
Droit d'utilisation	<u>315</u>	<u>-</u>
	<u>9 302 \$</u>	<u>15 511 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	5 027 \$	12 694 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 237	977
Avantages du personnel	96	217
Contrat de location-acquisition	<u>43</u>	<u>-</u>
	6 403	13 888
À long terme		
Incitatif à la location différé	35	39
Avantages du personnel	2 188	2 122
Contrat de location-acquisition	<u>265</u>	<u>-</u>
	8 891	16 049
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Déficit accumulé	<u>411</u>	<u>( 538)</u>
	<u>9 302 \$</u>	<u>15 511 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## État des résultats et du résultat étendu

(en milliers)

### Non audité

	3 mois au 30 juin 2019	Exercice terminé le 30 juin 2019	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018
<b>PRODUITS</b>				
Droits de pilotage	13 187 \$	14 515 \$	10 903 \$	11 424 \$
Produits de bateaux-pilotes	19	19	17	17
Intérêts et autres produits	25	79	17	41
	<u>13 231</u>	<u>14 613</u>	<u>10 937</u>	<u>11 482</u>
<b>CHARGES</b>				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	8 017	9 692	6 398	7 310
Transport et déplacements	1 294	1 450	1 039	1 118
Services de bateaux-pilotes	522	546	529	541
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	400	546	415	573
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	293	488	243	447
Services professionnels et spéciaux	112	160	105	144
Services de transfert de pilotes	94	96	103	104
Amortissement	80	161	57	114
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	58	71	45	55
Services publics, fournitures et approvisionnements	37	97	43	92
Réparations et entretien	33	38	14	19
Communications	29	50	26	49
Frais d'intérêts et bancaires	17	26	2	6
Achat de services de répartition	11	11	13	13
Location	4	8	22	41
Frais de formation et de recrutement des pilotes	( 32)	224	19	300
	<u>10 969</u>	<u>13 664</u>	<u>9 073</u>	<u>10 926</u>
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	2 262 \$	949 \$	1 864 \$	556 \$
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	-	-	-	-
Résultat global de l'exercice	<u>2 262 \$</u>	<u>949 \$</u>	<u>1 864 \$</u>	<u>556 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres  
(en milliers)

### Non audité

	3 mois au 30 juin 2019	Exercice terminé le 30 juin 2018	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018
Déficit accumulé au début de l'exercice	(1 851) \$	( 538) \$	(2 156) \$	( 848) \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	2 262	949	1 864	556
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	-	-	-	-
Résultat global total de l'exercice	2 262	949	1 864	556
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>411</u> \$	<u>411</u> \$	<u>( 292)</u> \$	<u>( 292)</u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## État des flux de trésorerie (en milliers)

### Non audité

	3 mois au	Exercice	3 mois au	Exercice
	30 juin 2019	terminé le	30 juin 2018	terminé le
	30 juin 2019	30 juin 2019	30 juin 2018	30 juin 2018
<b>Activités d'exploitation</b>				
Résultat net de l'exercice	2 262 \$	949 \$	1 864 \$	556 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages sociaux du personnel	37	( 56)	( 40)	( 234)
Amortissement	66	132	57	114
Amortissement de l'incitatif à la location différé	( 2)	( 4)	( 2)	( 4)
Amortissement de contrats de location	16	33	-	-
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(4 598)	(1 449)	(4 382)	( 529)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	( 61)	( 43)	( 27)	( 19)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	2 605	(7 667)	2 768	(6 694)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	863	260	615	115
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>1 188</u>	<u>(7 845)</u>	<u>853</u>	<u>(6 695)</u>
<b>Activités d'investissement</b>				
Vente de titres de placement	581	3 833	-	3 664
Achat de titres de placement	( 799)	( 799)	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>( 69)</u>	<u>( 180)</u>	<u>( 123)</u>	<u>( 138)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>( 287)</u>	<u>2 854</u>	<u>( 123)</u>	<u>3 526</u>
<b>Activités de financement</b>				
Paiements d'immobilisation des obligations locatives	<u>( 23)</u>	<u>( 40)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	878	(5 031)	730	(3 169)
Solde au début de l'exercice	730	6 639	824	4 723
Solde à la fin de l'exercice	<u>1 608 \$</u>	<u>1 608 \$</u>	<u>1 554 \$</u>	<u>1 554 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Notes sur les états financiers non audités

### 1. Pouvoirs et objectifs

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

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

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* 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 confirme sa conformité à la directive.

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, 2e 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 28 août 2019.

### (b) Base d'évaluation

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

## 3. Normes comptables

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

### a) Normes adoptées au premier trimestre

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. Les contrats de location qui ont une durée de moins de 12 mois ou qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire n'ont pas à être capitalisés. Cette norme est applicable de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 et son adoption anticipée est permise. L'Administration n'a pas adopté IFRS 16 de façon anticipée. Elle a utilisé la méthode simplifiée et n'a pas retraité les montants comparatifs pour l'année précédant la première adoption. Dans sa première application d'IFRS 16, l'Administration a utilisé les mesures de simplification permises par la norme. De plus, l'Administration a choisi de ne pas appliquer IFRS 16 pour les contrats qui n'étaient pas identifiés comme contenant un contrat de location en vertu des normes IAS 17 et IFRIC 4. L'Administration a déterminé que la comptabilisation du bail pour son siège social était le seul contrat de location touché par cette nouvelle norme. En date du 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'Administration a évalué l'actif à un montant égal au passif locatif, soit 335 223 \$.

## 4. Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

### (a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

### (b) Placements

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

### (c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, 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
Droit d'utilisation	La durée du contrat

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	Jusqu'à 5 ans

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

(e) Prestations de retraite

Tous les 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.

(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, desquels sont soustraites les cotisations des retraités.

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

(k) Actifs financiers

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

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

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

(i) *Coût amorti* – Méthode applicable à la trésorerie et équivalent de trésorerie, clients et autres créances et placements à la transition à l'IFRS 9 (1<sup>er</sup> janvier 2018)

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

- Il est détenu dans un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs afin d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels.
- Les dispositions du contrat de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

Lors de la comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à la juste valeur. La juste valeur lors de la comptabilisation initiale comprend les coûts de transaction attribués directement à l'acquisition des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, les actifs financiers classés dans cette catégorie sont comptabilisés au coût amorti selon la méthode du

taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise exactement les décaissements et encaissements de trésorerie futurs estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier de manière à obtenir sa valeur comptable. Pour calculer le taux d'intérêt effectif, l'Administration estime les flux de trésorerie futurs en prenant en considération toutes les modalités contractuelles de l'instrument financier. Les revenus d'intérêts sont présentés sous Intérêt et autres produits dans l'état du résultat net.

- (ii) *Actifs financiers JVBRN* – Méthode applicable à la trésorerie et équivalent de trésorerie, et placements avant l'adoption de l'IFRS 9 (1<sup>er</sup> janvier 2018).

Un actif financier est classé ou désigné à la JVBRN lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif à la 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 réalisée comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

- (iii) *Prêts et créances* – Méthode applicable aux clients et autres créances avant l'adoption de l'IFRS 9 (1<sup>er</sup> janvier 2018).

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.

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

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

Pour évaluer la perte de valeur des comptes clients et autres créances, l'Administration applique une méthode simplifiée de calcul des corrections de valeur pour perte de crédit attendue. Par

conséquent, elle ne suit pas l'évolution de son risque de crédit mais comptabilise plutôt une déduction pour perte, fondée sur les pertes de crédit historiques à chaque date de rapport. L'Administration a ainsi établi une matrice de provision basée sur son historique de pertes, laquelle est rajustée selon des facteurs prospectifs spécifiques aux créances et au contexte économique.

(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;
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices qui y sont associés.

(l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs à la JVBRN ou au coût amorti. L'Administration classe ses passifs financiers au coût amorti sauf si elle a désigné des passifs comme évalués à la JVBRN ou si elle est tenue d'évaluer des passifs à la JVBRN.

- (i) *Coût amorti* – Méthode applicable aux autres créateurs et charges à payer et salaires et avantages sociaux à payer à la date d'adoption de l'IFRS 9 (1<sup>er</sup> janvier 2018) et avant cette date. 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 créateurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre de passifs financiers au coût amorti. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

- (ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

L'Administration décomptabilise 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 y sont associées, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

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

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

### (a) Estimations comptables importantes

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

#### *Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités*

L'Administration retient 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.