



Great Lakes Pilotage  
Authority

Administration de pilotage  
des Grands Lacs

## Rapport financier du premier trimestre 2019

---

pour la période close le 31 mars 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 premier trimestre terminé le 31 mars 2019. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 31 mars 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 qui font partie intégrante de son processus de prise de décision. L'analyse qui suit représente la performance au 1<sup>er</sup> trimestre de 2019 par rapport aux objectifs et par rapport aux résultats du 1<sup>er</sup> trimestre de 2018.

INDICATEURS DE PERFORMANCE STRATÉGIQUES		T1-2019	Objectif	Vs objectif	T1-2018	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	0	0	■	0	■
1-2b	% d'affectations sans incident	100,0 %	100,0 %	■	100,0 %	■
<b>2 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES</b>						
2-1	Retards aux navires - manque de pilotes (heures)	0	0	■	0	■
<b>3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>						
3-1	Revenu net (en millions)	(1,3) \$	(1,7) \$	■	(1,3) \$	■
INDICATEURS DE PERFORMANCE OPÉRATIONNELS		T1-2019	Objectif	Vs objectif	T1-2018	Vs 2018
<b>1 - MAINTENIR L'ACCENT SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES</b>						
1-3	Nombre de passages de navires canadiens audités	30	25	■	80	□
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 apprentis-pilotes recrutés	0	0	■	0	□
2-2b	Nombre de nouveaux pilotes formés et retenus	0	0	■	0	□
<b>3 - MAINTENIR L'ACCENT SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION</b>						
3-2	Coût par affectation	11 133 \$	20 519 \$	■	29 417 \$	■
<b>4 - MODIFICATIONS TARIFAIRES</b>						
4-1a	Approbation des tarifs prévus (hausse nette en %)	3,95 %	3,95 %	■	4,15 %	□
4-1b	Approbation des tarifs avant le début de la saison	OUI	OUI	■	OUI	■

  

■ Performance égale ou supérieure à l'objectif	■ Performance légèrement inférieure à l'objectif	■ Performance nettement inférieure à l'objectif	□ Comparaison non pertinente
--	--	---	------------------------------

## NOUVELLE DIRECTRICE GÉNÉRALE

Après une carrière de plus de 30 ans au sein de l'Administration, dont 19 à titre de directeur général, M. Robert Lemire a pris sa retraite au début de 2019. L'Administration est reconnaissante envers M. Lemire pour le leadership et le dévouement dont il a fait preuve tout au long de ces années, il a ainsi contribué à faire de l'Administration un intervenant majeur de l'industrie maritime de la région des Grands Lacs et à assurer que les services de pilotage maritime qui y sont offerts sont des plus efficaces et sécuritaires.

Le 25 février 2019, M<sup>me</sup> Michèle Bergevin a assumé le poste de directrice générale. M<sup>me</sup> Bergevin est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires, spécialisation finance, de l'Université du Québec à Hull. Au cours de sa carrière, elle a occupé divers postes au sein du gouvernement fédéral, dernièrement celui de directrice exécutive, Gouvernance du personnel supérieur et du portefeuille des sociétés d'État et gouvernance du portefeuille à Transports Canada. Auparavant, elle occupait le poste de directrice, Gestion du portefeuille au Bureau de la gouvernance des sociétés d'État à Transports Canada et a joué un rôle majeur dans l'Examen de la *Loi sur le pilotage* de mai 2017 à mai 2018.

## TRAFIC

L'Administration a fourni des services de pilotage au cours de l'hiver dans la circonscription internationale n° 2, entre Port Colborne (ON) et Port Huron (MI). La demande a été plus forte qu'escompté, avec 165 affectations de pilotage de navires-citernes.

La saison de navigation 2019 de la Voie maritime a débuté le 22 mars avec le premier transit dans le canal Welland, sept jours plus tôt qu'en 2018. Le premier navire est entré dans le réseau de la Voie maritime à l'écluse Saint-Lambert le 26 mars, comparativement au 29 mars en 2018. Cinq navires entrant dans le réseau et soumis au pilotage obligatoire ont été desservis pendant ces 10 jours, alors que neuf l'avaient été pendant les trois jours de navigation en 2018.

Bien que la saison de navigation ait débuté une semaine plus tôt qu'en 2018, les conditions de glace en 2019 ont entraîné des conditions de travail très difficiles, les pilotes étant retenus à bord en raison de l'impossibilité de déployer les bateaux-pilotes dans les circonscriptions internationales n°s 1 et 2. La navigation dans la circonscription internationale n° 3 n'a pas encore commencé et on s'attend à ce que cette condition se prolonge jusqu'à la mi-avril.

Lors de discussions récentes avec les intervenants de l'industrie, l'Administration a été informée que le trafic en 2019 devrait être comparable à ce que l'on a connu en 2018.



Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2019	Budget 2019	% de l'écart	Réel 2018	% de l'écart
Cumulatif pour l'exercice *	248	106	134.0%	31	700.0%
Reste de l'exercice	8 715	7 594	14.8%	8 767	-0.6%
<b>TOTAL</b>	<b>8 963</b>	<b>7 700</b>	<b>16.4%</b>	<b>8 798</b>	<b>1.9%</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).

## 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. Comme pour la même période en 2018, aucun incident maritime majeur ou mineur n'est à signaler pendant le premier trimestre de 2019.

## 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 premier trimestre de 2019, l'Administration a audité 30 passages de navires canadiens choisis au hasard et a conclu que tous étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'avaient pas été demandés.

## 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. Comme pour la même période en 2018, elle n'a enregistré aucune heure de retard occasionné aux navires en raison d'un manque de pilotes au cours du premier trimestre.

### 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 25 autres pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre d'apprentis.

L'Administration utilise efficacement son programme de formation des apprentis-pilotes. Au cours du premier trimestre, elle a concentré son attention sur le recrutement d'apprentis-pilotes.

En date du 31 mars 2019, huit apprentis étaient toujours en formation, on s'attend à ce que quatre d'entre eux reçoivent leur brevet au cours du deuxième trimestre de 2019 et que les quatre autres feront de même avant la fin de la saison de navigation 2019. Six autres apprentis ont été recrutés et entreprendront leur formation durant la saison 2019.



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

L'Administration a enregistré une perte de 1,3 million \$ au premier trimestre, soit une perte similaire à celle connue au même trimestre de 2018.

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

En millions	Cumulatif 31 mars 2019	Cumulatif 31 mars 2018	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	1,4 \$	0,5 \$	0,9 \$	180,0 %	L'augmentation est principalement attribuable à la demande de services pendant l'hiver, soit en dehors de la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent.
Coûts d'exploitation	2,3	1,5	(0,8)	(53,3) %	L'augmentation est principalement attribuable aux salaires versés aux pilotes pour répondre à la demande de services de pilotage pendant l'hiver.
Coûts administratifs	0,4	0,3	(0,1)	(33,3) %	Aucun élément en particulier n'est différent des résultats de 2018.
<b>Bénéfice (perte)</b>	<b>(1,3) \$</b>	<b>(1,3) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>0,0 %</b>	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0 %	
<b>Résultat global (perte)</b>	<b>(1,3) \$</b>	<b>(1,3) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>0,0 %</b>	

Bien que la direction anticipe que le volume de trafic en 2019 sera de 14,3 % supérieur aux prévisions budgétaires, elle estime que le surplus prévu de 0,5 million \$ continue d'être raisonnable puisque les revenus supplémentaires seront contrebalancés par les coûts de formation supplémentaires des apprentis-pilotes et par l'augmentation des salaires versés aux pilotes pour dispenser les services au trafic additionnel.

### Flux de trésorerie

L'Administration affiche un solde de trésorerie de 0,7 million \$ et des placements à court terme de 0,6 million \$ au terme de son premier trimestre de 2019, comparativement à un solde de trésorerie de 0,8 million \$ au terme du même trimestre en 2018. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 3 millions \$ au cours du premier trimestre et, se fondant sur les prévisions financières actuelles, elle ne prévoit pas en avoir besoin pendant le reste de l'exercice 2019.

## MODIFICATIONS TARIFAIRES

Par suite de consultations avec l'industrie en 2018 et après avoir suivi le processus de modification réglementaire, l'Administration a augmenté ses tarifs de 3,95 % en 2019. Ces modifications ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 décembre 2018. Le Cabinet a approuvé les modifications le 28 février 2019, qui est ainsi la date d'entrée en vigueur des nouveaux tarifs pour la saison de navigation 2019.



## GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

### Conseil d'administration

En date du 31 mars 2019, le conseil d'administration est composé de la présidente et de six administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Parmi les sept membres actuels du Conseil, on compte six femmes et un 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 réunions du Conseil et cinq réunions de comité ont eu lieu au cours du premier 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 14 625 \$ (11 625 \$ au premier 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 PREMIER TRIMESTRE DE 2019		
	31 mars 2019	31 mars 2018
M <sup>me</sup> Danièle Dion Présidente du Conseil	3 900 \$	5 650 \$
M. Robert Lemire Directeur général (retiré le 31 décembre 2018)	- \$	8 273 \$
M <sup>me</sup> Michèle Bergevin Directrice générale (commençant le 25 février 2019)	2 530 \$	- \$
M. Stéphane Bissonnette Directeur général par intérim (1er janvier au 24 février 2019)	4 947 \$	- \$
Conseil d'administration (5 membres)	8 342 \$	5 479 \$
Cadres supérieurs (2 membres)	6 197 \$	13 470 \$
<b>TOTAL</b>	<b>25 916 \$</b>	<b>32 872 \$</b>

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

L'Administration croit fermement que des opérations menées de manière ouverte et transparente sont essentielles à l'établissement et au maintien de bonnes relations 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 premier 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 offre ses services dans les deux langues officielles. Au cours du premier 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 l'été 2018 pour présenter leurs demandes et des rencontres subséquentes sont prévues au deuxième trimestre de 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. Au cours du premier trimestre de 2019, l'Administration a poursuivi les négociations avec un groupe de pilotes et espère en arriver à une convention collective profitable pour toutes les parties pendant le deuxième trimestre de 2019. Elle prévoit entreprendre les négociations avec le dernier groupe de pilotes pendant le deuxième trimestre de 2019.

## **CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES**

Au cours du premier 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 estime qu'il n'y a aucun changement aux risques stratégiques ou opérationnels dans le premier trimestre ou prévus pour le restant de l'année 2019 qui pourraient avoir une incidence importante sur les résultats financiers, la réputation ou les opérations de l'Administration.



## 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 premier 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 premier 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 premier 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 premier trimestre terminé le 31 mars 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 premier trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

## PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du premier trimestre de l'Administration, terminé le 31 mars 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 premier trimestre terminé le 31 mars 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

Trois mois au 31 mars 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 24 mai 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>31 mars 2019</u>	<u>31 décembre 2018</u>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	730 \$	6 638 \$
Placements	581	3 833
Clients et autres créances	998	4 147
Frais payés d'avance	9	28
	<u>2 318</u>	<u>14 646</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles	629	559
Immobilisations incorporelles	282	306
Droit d'utilisation	339	-
	<u>3 568 \$</u>	<u>15 511 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	2 421 \$	12 694 \$
Autres créditeurs et charges à payer	374	977
Avantages du personnel	96	217
Contrat de location-acquisition	61	-
	<u>2 952</u>	<u>13 888</u>
À long terme		
Incitatif à la location différé	37	39
Avantages du personnel	2 150	2 122
Contrat de location-acquisition	279	-
	<u>5 418</u>	<u>16 049</u>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Déficit accumulé	<u>(1 850)</u>	<u>( 538)</u>
	<u>3 568 \$</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	3 mois au
	31 mars 2019	31 mars 2018
	<u>                    </u>	<u>                    </u>
<b>PRODUITS</b>		
Droits de pilotage	1 328 \$	521 \$
Produits de bateaux-pilotes	-	-
Intérêts et autres produits	120	24
	<u>1 448</u>	<u>545</u>
 <b>CHARGES</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	1 675	912
Frais de formation et de recrutement des pilotes	256	281
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	195	204
Transport et déplacements	156	79
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	146	158
Amortissement	81	57
Frais d'intérêts et bancaires	75	4
Services publics, fournitures et approvisionnements	60	49
Services professionnels et spéciaux	48	39
Services de bateaux-pilotes	24	12
Communications	21	23
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	13	10
Réparations et entretien	5	5.00
Location	4	19
Services de transfert de pilotes	2	1
Achat de services de répartition	-	-
	<u>2 761</u>	<u>1 853</u>
 Résultat net (perte nette) pour l'exercice	 (1 313) \$	 (1 308) \$
 Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	<u>-</u>	<u>-</u>
 Résultat global de l'exercice	 <u>(1 313) \$</u>	 <u>(1 308) \$</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 31 mars 2019	3 mois au 31 mars 2018
Déficit accumulé au début de l'exercice	( 538) \$	( 848) \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(1 313)	(1 308)
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	-	-
Résultat global total de l'exercice	(1 313)	(1 308)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(1 851) \$</u>	<u>(2 156) \$</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

	<u>3 mois au 31 mars 2019</u>	<u>3 mois au 31 mars 2018</u>
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultat net de l'exercice	(1 313) \$	(1 308) \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux du personnel	( 93)	( 194)
Amortissement	66	57
Amortissement de l'incitatif à la location différé	( 2)	( 2)
Amortissement de contrats de location	17	-
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:		
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	3 149	3 853
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	18	8
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	(10 272)	(9 462)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	( 603)	( 500)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	<u>(9 033)</u>	<u>(7 548)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Vente de titres de placement	3,252	3,664
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	<u>( 111)</u>	<u>( 15)</u>
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	<u>3 141</u>	<u>3 649</u>
<b>Activités de financement</b>		
Paiements d'immobilisation des obligations locatives	<u>( 17)</u>	<u>-</u>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>		
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	(5 909)	(3 899)
Solde au début de l'exercice	6 639	4 723
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>730</u></u> \$	<u><u>824</u></u> \$
Représenté par:		
Trésorerie	730 \$	824 \$
<u>Information supplémentaire</u>		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u><u>-</u></u> \$	<u><u>-</u></u> \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

## Notes sur les états financiers non audités

### 1. Pouvoirs et objectifs

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

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

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* 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 23 mai 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 premier 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 créanciers 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 créanciers 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.