



Great Lakes  
Pilotage  
Authority

Administration  
de pilotage  
des Grands Lacs

## **Rapport financier du troisième trimestre 2023**

---

Pour la période close le 30 septembre 2023

## RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements opérationnels de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) pour le troisième trimestre se terminant le 30 septembre 2023. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 septembre 2023; ceux-ci ont été préparés conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'APGL pour l'exercice terminé le 31 décembre 2022. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

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

### SEUIL DE TOLÉRANCE

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

### ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

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

### DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba, et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont dispensés par des pilotes employés par l'APGL aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. De plus, l'APGL administre un programme de certificats de pilotage touchant quelque 250 titulaires de certificat, qui vise à assurer que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage*.

L'APGL doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis, qui sont responsables des aides à la navigation, ainsi que la *Great Lakes Pilotage Division* de la Garde côtière des États-Unis, qui est chargée de l'élaboration des règlements, politiques et directives pour les trois associations de pilotage américaines.

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

## CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Les quatre conventions collectives de l'APGL avec ses cinq groupes de pilotes ont expiré en mars 2022. Pour prévenir toute interruption potentielle du service, elle a conclu en juin 2022 une entente de règlement des différends relatifs au renouvellement de contrats avec la Guilde de la marine marchande du Canada (la Guilde), qui représente les pilotes. Cette entente vise à assurer la continuité des services de pilotage en prévoyant un mécanisme pour régler les différends au cours du processus de négociation collective si les parties ne parviennent pas à s'entendre. Les négociations avec la Guilde ont commencé à l'automne 2022.

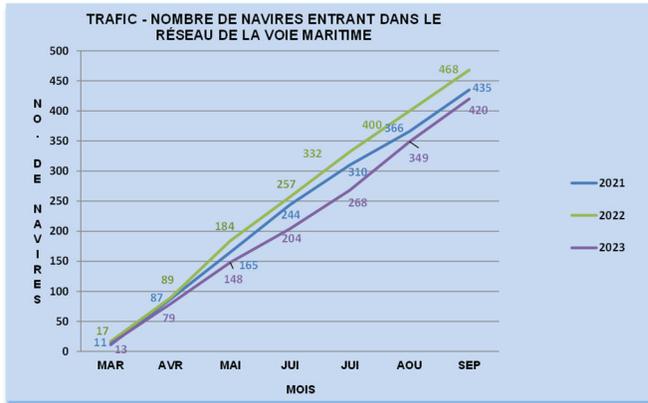
L'APGL a également entrepris des discussions avec l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC), le syndicat des répartiteurs et du personnel de bureau, suite à l'expiration de leur convention collective en juin 2022.

En date du trimestre en cours, l'APGL a ratifié une convention collective avec deux des groupes de pilotes pour une durée de cinq ans. De plus, elle a finalisé la convention collective avec les répartiteurs et le personnel de bureau pour une durée de deux ans et poursuit activement les négociations avec la Guilde en vue de conclure les trois autres conventions collectives avec les groupes de pilotes.

L'APGL intègre une gamme d'indicateurs de rendement stratégique et opérationnel en tant qu'élément essentiel de son cadre décisionnel. L'évaluation qui suit donne un aperçu de son rendement cumulatif pour les neuf premiers mois de 2023, offrant une analyse comparative par rapport aux objectifs établis et au rendement correspondant en 2022.

INDICATEURS DE RENDEMENT STRATÉGIQUE	Cumulatif T3-2023	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T3-2022	Vs 2022
<b>1 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION</b>					
% d'affectations sans incident	99,9%	99,9%	■	99,8%	■
<b>2 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE</b>					
Heures de retard aux navires dû au manque de pilotes	1 611	3 333	■	2 770	■
<b>3 - AUTONOMIE FINANCIÈRE</b>					
Revenu net (en millions)	(2,4 \$)	1,7 \$	□	3,2 \$	□
INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNEL	Cumulatif T3-2023	Objectif	Vs objectif	Cumulatif T3-2022	Vs 2022
<b>4 - FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE</b>					
Nombre de nouveaux apprentis-pilotes recrutés	5	7	□	4	■
Nombre de nouveaux pilotes brevetés	4	5	□	3	■
<b>5 - AUTONOMIE FINANCIÈRE</b>					
Coût par affectation	5 528 \$	4 865 \$	□	4 358 \$	□

■ Objectif atteint   □ Objectif non atteint   □ Sans objet



## TRAFIC

Au cours du troisième trimestre, l'APGL a enregistré 216 navires entrant dans le réseau des Grands Lacs, ce qui donne un cumulatif de 420 pour l'année, soit une diminution par rapport à l'année précédente, où ces chiffres étaient respectivement de 211 et de 468. La diminution de 10 % est principalement attribuable à la réduction du nombre de navires étrangers.

Le nombre cumulatif d'affectations de pilotage en date de septembre 2023 est de 8 % inférieur à ce qu'il était à la même date en 2022. Cette diminution est principalement attribuable à une réduction de 10 % du nombre de navires étrangers et est largement influencée par les types de navires suivants, par ordre d'importance : diminution de 7 % du nombre de vraquiers, de 22 % du nombre de navires de marchandises diverses et de 6 % du nombre de navires à passagers. La demande de pilotage de la part de l'industrie canadienne est demeurée sensiblement la même.

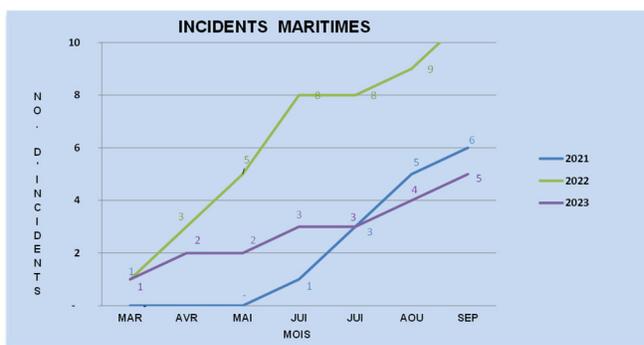
L'APGL prévoit que la tendance du trafic observée jusqu'à présent cette année persistera, marquée par un ralentissement du nombre de navires étrangers. Par conséquent, nous prévoyons une diminution de 10,6 % des affectations de pilotage pendant la saison de navigation par rapport à l'année dernière.

Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2023	Budget 2023	Écart	Réel 2022	Écart
Période hivernale (*)	102	74	37,8%	73	39,7%
<b>SAISON DE NAVIGATION</b>					
Cumulatif pour l'exercice	5 699	6 124	-6,9%	6 197	-8,0%
Reste de l'exercice	2 632	3 492	-24,6%	3 118	-15,6%
<b>Total - Saison de navigation</b>	<b>8 331</b>	<b>9 616</b>	<b>-13,4%</b>	<b>9 315</b>	<b>-10,6%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8 433</b>	<b>9 690</b>	<b>-13,0%</b>	<b>9 388</b>	<b>-10,2%</b>

\* L'APGL 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. Durant l'hiver, des services de pilotage sont dispensés entre Port Colborne (Ontario) et Port Huron (Michigan).

## SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

### Incidents maritimes



La sécurité de la navigation dans la région des Grands Lacs est l'objectif premier de l'APGL. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sûr et aux navires un passage en toute sécurité. Au cours du troisième trimestre de 2023, on a enregistré deux incidents mineurs et aucun blessé, ce qui représente un taux de 99,9 % d'affectations sans incident.

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

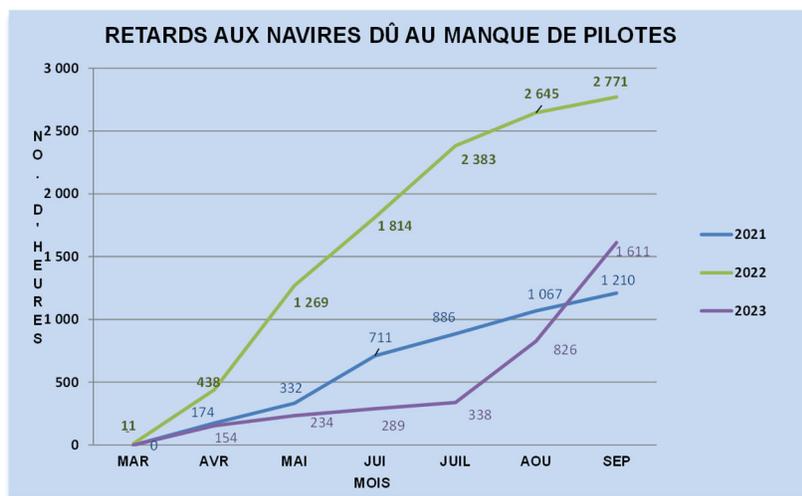
En réponse à la pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'APGL a introduit un programme de certification visant à assurer que tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont titulaires d'un certificat de pilotage délivré par l'APGL. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011 de façon à refléter cette exigence. Afin d'administrer correctement le programme et de gérer ses risques,

l'APGL vérifie sur une base continue que les titulaires de certificat répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l'aptitude médicale, aux qualifications, et à l'expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l'APGL doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés. Dans le cadre des modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, le 9 juin 2021, la responsabilité de la délivrance, de la suspension et de l'annulation des brevets de pilote et des certificats de pilotage a été transférée de l'APGL au ministre des Transports. L'APGL continue de travailler en collaboration avec Transports Canada pendant cette période de transition.

Comme indiqué ci-dessus, l'APGL surveille continuellement les titulaires de certificats de pilotage pour assurer que toutes les exigences du programme de certificats sont respectées, ce qui comprend la communication avec les titulaires qui ne répondent pas aux exigences et la recommandation à Transports Canada de suspendre ou d'annuler leur certificat lorsque cela est jugé approprié. Comme Transports Canada est dorénavant responsable de l'application de la *Loi sur le pilotage*, l'APGL lui communique toute lacune à cet égard.

## FIABILITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE

### Retards aux navires



L'APGL est déterminée à réduire les retards aux navires causés par le manque de pilotes, tout en veillant à assurer une prudence financière. Au cours du troisième trimestre de 2023, on a enregistré 1 322 heures de retard, ce qui donne un cumulatif de 1 611 heures pour l'année. En 2022, ces chiffres étaient respectivement de 957 et de 2 771 heures.

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

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'APGL considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu qu'environ 17 pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'APGL entend continuer à recruter et former un grand nombre de pilotes.

L'APGL continue d'utiliser efficacement son Programme de formation des apprentis-pilotes. Des cinq apprentis-pilotes qui ont entrepris leur formation en 2022, quatre sont maintenant brevetés et un devrait l'être en 2024. L'APGL a embauché cinq apprentis-pilotes additionnels en 2023.

## AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'APGL a enregistré un déficit de 0,9 M\$ au cours du troisième trimestre, qui a contribué à une perte cumulative de 2,4 M\$ depuis le début de l'exercice. Cela contraste avec l'excédent de 1,1 M\$ au troisième trimestre de 2022 et l'excédent cumulatif de 3,2 M\$ pour les neuf premiers mois de 2022.

Le tableau suivant montre le rendement de l'APGL au cours du troisième trimestre de 2023 et le rendement cumulatif au 30 septembre par rapport aux mêmes périodes en 2022.

En millions	3 mois au 30 septembre 2023	3 mois au 30 septembre 2022	Écart favorable (défavorable)	%	Cumulatif 30 septembre 2023	Cumulatif 30 septembre 2022	Écart favorable (défavorable)	%	Explication des écarts
Revenus	15,0 \$	13,7 \$	1,3 \$	10,0%	29,7 \$	30,4 \$	(0,7 \$)	-2,2%	Les revenus pour le trimestre clos en septembre ont augmenté de 10 % par rapport à la même période l'an dernier, principalement en raison d'une augmentation du nombre d'affectations. Toutefois, les revenus depuis le début de l'année ont diminué de 2,2 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette diminution est en grande partie attribuable à une réduction de 8 % des affectations pendant la saison de navigation, le principal facteur étant une baisse de 10 % de navires étrangers.
Coûts d'exploitation	15,2	11,9	(3,3)	-28,0%	29,5	24,9	(4,6)	-18,6%	Les coûts d'exploitation ont augmenté en raison des augmentations salariales et des charges à payer pour les salaires des pilotes. Les négociations sont en cours mais une seule des quatre conventions collectives avec les pilotes a été ratifiée jusqu'à présent. Toutes les conventions collectives ont expiré en mars 2022.
Coûts administratifs	0,7	0,7	0,0	0,0%	2,6	2,3	(0,3)	-11,0%	Les coûts administratifs ont augmenté par rapport à l'an dernier, principalement en raison d'une augmentation des honoraires professionnels.
<b>Bénéfice (perte)</b>	<b>(0,9 \$)</b>	<b>1,1 \$</b>	<b>(2,0 \$)</b>	<b>178,1%</b>	<b>(2,4 \$)</b>	<b>3,2 \$</b>	<b>(5,6 \$)</b>	<b>174,8%</b>	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Résultat global (perte)</b>	<b>(0,9 \$)</b>	<b>1,1 \$</b>	<b>(2,0 \$)</b>	<b>178,1%</b>	<b>(2,4 \$)</b>	<b>3,2 \$</b>	<b>(5,6 \$)</b>	<b>174,8%</b>	

## Flux de trésorerie

L'APGL affichait un solde de trésorerie de 16,2 M\$ au terme du troisième trimestre de 2023, comparativement à un solde de 19,1 M\$ à la même date en 2022. Elle n'a pas utilisé sa marge de crédit de 5 M\$ au cours du troisième trimestre.

## GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

### Conseil d'administration

En date du 30 septembre 2023, le conseil d'administration se compose du président et de six administrateurs nommés par le gouverneur en conseil. Sur les sept administrateurs, on compte quatre femmes et trois hommes. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'APGL, il fait rapport au Parlement sur les activités de celle-ci par le biais du ministre des Transports.

### Réunions du Conseil

Une réunion du Conseil, deux réunions de comité et plusieurs réunions spéciales ont eu lieu au cours du troisième trimestre de 2023. Les honoraires versés aux administrateurs pendant ce trimestre totalisent 20 500 \$ (cumulatif pour l'année de 42 250 \$). À la même date en 2022, ces chiffres étaient respectivement de 19 293 \$ et 43 918 \$.

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

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU TROISIÈME TRIMESTRE DE 2023		
	3 mois au 30 septembre 2023	Cumulatif au 30 septembre 2023
Conseil d'administration	11 599 \$	22 357 \$
Cadres supérieurs	14 153 \$	69 591 \$
<b>TOTAL</b>	<b>25 752 \$</b>	<b>91 948 \$</b>

## RELATIONS DE TRAVAIL

*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*

Sur les quatre conventions collectives échues depuis le 31 mars 2022, une a été négociée avec succès et ratifiée en juin 2023. Les négociations pour les trois autres sont en cours.

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

Les négociations sont terminées entre l'APGL et l'AFPC, qui représente nos répartiteurs et employés de bureau. La nouvelle convention a été ratifiée en août pour une durée de deux ans. Cela survient par suite de l'expiration de la convention précédente le 30 juin 2022.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du troisième trimestre de 2023, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'APGL à l'égard de la présentation de l'information financière.

## RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'APGL prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décisions et a mis en œuvre une approche portant sur la gestion du risque d'entreprise. Les risques de l'APGL sont décrits dans le rapport annuel 2022.

## OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 18, *Engagements*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2022. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles ou aux engagements au cours du troisième trimestre de 2023.

## OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'APGL exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 17, *Opérations entre apparentés*, afférente aux états financiers audités de l'exercice 2022.

## ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

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

## ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

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

## **PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ**

Les états financiers non audités du présent rapport comprennent une analyse complète de l'incidence, sur la situation financière, le rendement et les flux de trésorerie de l'APGL, des prises de position publiées par le Conseil des normes comptables internationales (IASB) ou le Comité d'interprétations IFRS. La note 3, *Normes comptables nouvelles ou révisées*, afférente aux états financiers non audités du présent rapport, contient de plus amples renseignements sur toute incidence de ce type ainsi qu'une analyse des normes proposées.

## **CRÉDITS PARLEMENTAIRES**

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

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

## ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

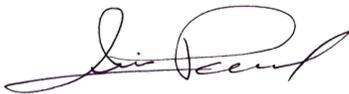
Résultats trimestriels

Neuf mois au 30 septembre 2023

### Déclaration de 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 la corporation aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.



Capitaine Jim Pound  
Président du conseil d'administration



Antony Sebastiampillai, CPA  
Directeur des finances

Cornwall (Ontario)  
Le 15 novembre 2023

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière  
(en milliers)

## Non audité

	<u>30 septembre 2023</u>	<u>31 décembre 2022</u>
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	16 217 \$	19 130 \$
Clients et autres créances	6 106	6 545
Frais payés d'avance	190	71
	<u>22 513</u>	<u>25 746</u>
<b>À long terme</b>		
Immobilisations corporelles	828	885
Immobilisations incorporelles	30	54
Actif au titre de droits d'utilisation	18	70
	<u>23 389 \$</u>	<u>26 755 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Salaires et avantages sociaux à payer	15 058 \$	15 982 \$
Autres créditeurs et charges à payer	1 838	1 675
Avantages sociaux du personnel	15	220
Obligation locative	27	85
	<u>16 938</u>	<u>17 962</u>
<b>À long terme</b>		
Avantages sociaux du personnel	1 605	1 564
	<u>18 543</u>	<u>19 526</u>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Surplus accumulé	4 846	7 229
	<u>23 389 \$</u>	<u>26 755 \$</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

	Trois mois au 30 septembre		Neuf mois au 30 septembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>PRODUITS</b>				
Redevances de pilotage	14 820 \$	13 508 \$	29 053 \$	30 173 \$
Intérêts et autres produits	190	196	630	219
	<u>15 010</u>	<u>13 704</u>	<u>29 683</u>	<u>30 392</u>
<b>CHARGES</b>				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	11 812	9 286	22 200	18 472
Transport et déplacements	1 286	986	2 656	2 422
Services de bateaux-pilotes	1 024	755	1 942	1 591
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	737	548	1 605	1 219
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	375	431	1 193	1 411
Services professionnels et spéciaux	205	134	1 018	433
Amortissement	113	74	225	222
Services de transfert de pilotes	102	105	201	220
Services publics, fournitures et approvisionnements	56	49	212	158
Frais d'exécution de la Loi sur le pilotage	42	100	83	256
Réparations et entretien	35	22	129	51
Communications	30	53	81	104
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	24	19	85	94
Amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation	19	16	56	48
Achat de services de répartition	8	14	58	42
Frais de formation et de recrutement des pilotes	6	8	290	433
Location	3	4	9	12
Intérêt sur l'obligation locative	0	1	2	3
Frais d'intérêts et bancaires	(17)	7	21	14
	<u>15 860</u>	<u>12 612</u>	<u>32 066</u>	<u>27 205</u>
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	( 850) \$	1 092 \$	(2 383) \$	3 187 \$
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages				
du personnel				
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Résultat global (perte) de l'exercice	<u>( 850) \$</u>	<u>1 092 \$</u>	<u>(2 383) \$</u>	<u>3 187 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres  
(en milliers)

### Non audité

	3 mois au 30 septembre		Neuf mois au 30 septembre	
	2023	2022	2023	2022
Surplus (Déficit) accumulé au début de l'exercice	5 696 \$	7 120 \$	7 229 \$	5 025 \$
Résultat net (perte nette) de l'exercice	<u>(850)</u>	<u>1 092</u>	<u>(2 383)</u>	<u>3 187</u>
Résultat global total de l'exercice (perte)	(850)	1 092	(2 383)	3 187
Surplus (Déficit) accumulé à la fin de l'exercice	<u>4 846 \$</u>	<u>8 212 \$</u>	<u>4 846 \$</u>	<u>8 212 \$</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**

	Trois mois au 30 septembre		Neuf mois au 30 septembre	
	2023	2022	2023	2022
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>				
Résultat net (perte) de l'exercice	( 850) \$	1 092 \$	( 2 383) \$	3 187 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages sociaux du personnel	17	( 5)	( 164)	( 186)
Amortissement	113	74	225	222
Amortissement des actifs au titre de droits d'utilisation	19	16	56	48
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :				
Diminution (augmentation) des clients et autres créances	(1 716)	592	439	862
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	( 42)	38	( 119)	( 40)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	5 908	1 054	( 924)	(6 470)
Augmentation (diminution) des autres créateurs et charges à payer	441	36	163	( 378)
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	3 890	2 897	(2 707)	(2 755)
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>				
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	( 74)	( 1)	( 148)	( 728)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités d'investissement	( 74)	( 1)	( 148)	( 728)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>				
Paiement de l'obligation locative	( 21)	( 20)	( 58)	(57)
Sorties de fonds nettes utilisées pour les activités de financement	( 21)	( 20)	( 58)	(57)
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	3 795	2 876	(2 913)	(3 540)
Solde au début de l'exercice	12 422	10 964	19 130	17 380
Solde à la fin de l'exercice	16 217 \$	13 840 \$	16 217 \$	13 840 \$
Représenté par :				
Trésorerie	16 217 \$	13 840 \$	16 217 \$	13 840 \$

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 Limitée (l'Administration) 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 du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 septembre 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

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

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114), en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'enjoignant à harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales. L'Administration continue de satisfaire aux exigences de cette directive.

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

L'Administration est exonérée des impôts sur le revenu.

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

#### Établissement des redevances de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'approbation de l'établissement et de la révision des redevances de pilotage. L'Administration peut, par résolution, déterminer les redevances qui lui sont dues pour la prestation de services liés au pilotage obligatoire. Pour établir ou réviser les redevances de pilotage, l'Administration publie sur son site Web un avis des redevances proposées et permet à toute personne de lui présenter, dans un délai de 30 jours, des observations écrites au sujet de sa proposition. Après avoir examiné toutes les observations écrites, l'Administration publie une annonce faisant état de sa décision à l'égard de la proposition, notamment la date de sa prise d'effet, cette date suivant d'au moins 60 jours la date de publication de l'annonce.

Toute personne peut, dans les 90 jours suivant le jour de la publication de l'annonce, déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) si elle a une raison de croire que les redevances de pilotage ne sont pas conformes aux paramètres prévus dans la *Loi sur le pilotage* ou que l'Administration n'a pas suivi le bon processus pour établir ou réviser les redevances. Si l'OTC détermine que l'avis d'opposition est fondé, il peut enjoindre à l'Administration d'annuler l'établissement ou la révision de redevance de pilotage en cause et de rembourser à chaque usager des services de pilotage obligatoire les sommes qu'il a payées en trop par rapport au montant exigible au titre des redevances de pilotage, plus les intérêts. L'OTC fait aussi part à la personne qui a déposé l'avis d'opposition, par écrit, des motifs de sa décision rendue et, le cas échéant, de sa décision fixant le délai accordé à l'Administration pour rembourser les usagers des services de pilotage obligatoire.

## 2. Base d'établissement

### (a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration le 22 novembre 2023.

### (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 nouvelles ou révisées

L'IASB a apporté des modifications aux normes suivantes, qui s'appliquent aux exercices annuels de l'Administration ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 :

Modifications à IAS 1 – Classement des passifs en tant que courants ou non courants.

Modifications à IAS 1 – Présentation des états financiers – Divulgaration des méthodes comptables.

Modifications à IAS 8 – Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs – Définition d'estimations comptables.

La direction estime que ces changements n'ont pas d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

## 4. Principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

### (a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les dépôts à vue, ainsi que les placements à court terme très liquides qui sont facilement convertibles en un montant de trésorerie connu et qui sont assujettis à un risque négligeable de variation de valeur.

### (b) Placements

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

### (c) Immobilisations corporelles

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

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

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

(d) Immobilisations incorporelles

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

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

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

(e) Actif au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

L'Administration évalue si un contrat contient ou non un contrat de location dès son entrée en vigueur. Elle comptabilise un actif au titre de droits d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tout contrat de location dans lequel elle est le locataire, sauf pour ce qui est des contrats à court terme (définis comme étant des contrats d'une durée totale de 12 mois ou moins) et des contrats qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire. Les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives sont comptabilisés à la date d'entrée en vigueur du contrat.

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

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

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

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

L'actif au titre de droits d'utilisation et l'obligation locative sont présentés en tant que rubriques distinctes dans l'état de la situation financière.

(f) Prestations de retraite

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

(g) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années

de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits dans les autres éléments du résultat étendu et ne peuvent pas être reclassés plus tard dans les bénéfices.

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, des indemnités versées, et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

(h) Prestations de décès des employés retraités

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

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.

(i) Avantages sociaux du personnel

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

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

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

(k) Constatation des produits

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

En vertu de l'article 34 de la *Loi sur le pilotage*, tout intéressé peut déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) s'il a des raisons de croire que les redevances de pilotage proposées nuisent à l'intérêt public tel qu'énoncé à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Les redevances de pilotage faisant l'objet d'un avis d'opposition ne sont pas constatées comme produits tant que l'OTC n'a pas rendu une décision à ce sujet.

(l) Actifs financiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

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

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

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

*(iii) Décomptabilisation d'actifs financiers*

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

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

(m) Passifs financiers

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

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

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

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

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

- (ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

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

(n) Échange de services

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

## 5. Passif éventuel

Procédure judiciaire : Depuis la dernière période de rapport, l'APGL est impliquée dans un litige juridique à la suite de la résiliation d'un contrat de service de bateau-pilote. Le fournisseur a intenté une action en justice, alléguant une perte de bénéfices. Toutefois, le montant demandé n'a pas été précisé. Compte tenu de l'incertitude actuelle entourant l'issue de l'affaire et de l'incapacité d'estimer avec exactitude les répercussions financières potentielles, cette question est classée comme un passif éventuel. L'APGL se défend activement contre la réclamation.

## 6. 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-après.

(a) Estimations comptables importantes

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

*Indemnités de départ et prestations de décès des employés retraités*

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

*Amortissement et taux de dépréciation*

Se reporter aux notes 4 (c), (d) et (e) pour connaître la durée de vie estimative maximale des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles et de l'actif au titre de droits d'utilisation.

(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.