



**Pacific Pilotage
Authority Canada**

**Administration de pilotage
du Pacifique Canada**

Administration de pilotage du Pacifique

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Période de trois mois jusqu'au 31 mars 2020

- Déclaration de la responsabilité de la direction
- États financiers non audités et notes
- Discussion et analyse de la direction

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000

Vancouver (C.-B.) V6E 4A4

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Période de trois mois jusqu'au 31 mars 2020

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, 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 pour les périodes en question et aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

Original signé par :

Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Vancouver (Colombie-Britannique)
Le 30 avril 2020

Original signé par :

Stefan Woloszyn
Dirigeant principal des finances

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État de la situation financière
(en milliers de dollars)

ACTIFS

	31 mars 2020	Au	31 décembre 2019	
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 499	\$	9 014	\$
Comptes clients	5 582		5 832	
Investissements	829		829	
Frais payés d'avance et autres créances	695		825	
	<u>15 605</u>		<u>16 500</u>	
À long terme				
Placements	291		285	
Autres créances	171		171	
Immobilisations corporelles	12 940		12 329	
	<u>13 402</u>		<u>12 785</u>	
	<u><u>29 007</u></u>		<u><u>29 285</u></u>	\$

PASSIFS

À court terme				
Créditeurs et charges à payer	11 273	\$	11 774	\$
Dette bancaire	409		406	
Obligations locatives	335		342	
Autres avantages du personnel	371		352	
	<u>12 388</u>		<u>12 874</u>	
À long terme				
Emprunts	908		1 013	
Obligations locatives	1 252		646	
Autres avantages du personnel	632		632	
	<u>2 792</u>		<u>2 291</u>	
	<u>15 180</u>		<u>15 165</u>	

CAPITAUX PROPRES

Bénéfices non distribués	<u>13 827</u>		<u>14 120</u>	
	<u>29 007</u>	\$	<u>29 285</u>	\$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État du résultat global
(en milliers de dollars)

	Trois mois jusqu'au 31 mars	
	2020	2019
Produits tirés de contrats avec des clients		
Droits de pilotage	20 210	\$ 20 142 \$
Autres produits		
Intérêts et autres produits	<u>49</u>	<u>54</u>
	<u>20 259</u>	<u>20 196</u>
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	13 815	12 894
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	2 054	2 099
Salaires et avantages du personnel	2 004	1 808
Transports et déplacements	1 494	1 409
Amortissement – immobilisations corporelles	480	378
Services professionnels et spéciaux	229	174
Formation des pilotes	210	667
Services informatiques	96	125
Services publics, équipements et fournitures	80	73
Locations	48	44
Communications	25	28
Réparations et entretien	<u>17</u>	<u>19</u>
	<u>20 552</u>	<u>19 718</u>
Autres éléments du résultat global, ne devant pas être reclassés dans l'état du résultat au cours d'une période ultérieure	-	-
Résultat global total (perte)	<u>(293) \$</u>	<u>478 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État des variations des capitaux propres
(en milliers de dollars)

	Au 31 mars	
	2020	2019
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	14 120 \$	11 283 \$
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	(293)	478
Autres éléments du résultat global (perte) et ajustements	-	-
Résultat global total (perte)	<u>(293)</u>	<u>478</u>
Bénéfices non distribués à la clôture de la période	<u>13 827 \$</u>	<u>11 761 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État des flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Trois mois jusqu'au 31 mars

	2020		2019	
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie – clients	20 510	\$	20 867	\$
Sorties de trésorerie – salariés	(3 196)		(2 993)	
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(17 229)		(16 019)	
Autres produits reçus	-		-	
Flux net de trésorerie généré par les activités opérationnelles	85		1 855	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Achat de placements	(6)		(4)	
Acquisition d'immobilisations corporelles	(376)		(89)	
Acquisition d'actifs incorporels	-		(79)	
Flux net de trésorerie (utilisé pour) généré par les activités d'investissement	(382)		(172)	
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement de capital – emprunt	(218)		(100)	
Flux de trésorerie net (utilisé pour) généré par les activités de financement	(218)		(100)	
(Baisse) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(515)		1 583	
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	9 014		6 171	
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	8 499		7 754	

Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés en conformité avec les Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, les présents états financiers ne comprennent pas la totalité des éléments exigés pour les états financiers annuels et devraient être lus avec les états financiers annuels de l'Administration conformes aux normes IFRS pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2019. La direction est d'avis que les états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation juste des résultats pour la période intérimaire dont il est question.

1. Administration et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs des droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd en vertu d'une entente de prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des employés pilotes de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

La principale adresse enregistrée des locaux et du bureau des dossiers de l'Administration est le 1130, rue Pender Ouest, bureau 1000, Vancouver (C.-B.), V6E 4A4.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

Les tarifs que l'Administration applique aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration se sert de règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui lui sont versés.

Comme l'indique la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la *Gazette du Canada*. Un avis d'opposition peut être déposé auprès de l'Office des transports du Canada (l'« Office ») par toute personne qui a des raisons de croire que les droits de pilotage proposés nuisent à l'intérêt public. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation, au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, ainsi que de verser des intérêts à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La *Loi sur le pilotage* stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

Instructions données en vertu de l'article 89

En 2015, l'Administration a reçu des instructions 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 (C.P. 2015-1114), d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. Les politiques de l'Administration sont présentement en conformité avec ces instructions.

2. Principales méthodes comptables

2.1 Énoncé de conformité

Les présents états financiers ont été préparés en conformité avec les Normes internationales d'information financière [International Financial Reporting Standards (IFRS)].

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 14 mai 2020.

2.2 Règles de préparation

La préparation des états financiers repose sur l'utilisation du coût historique, comme cela est expliqué dans les méthodes comptables ci-après.

Le coût historique se base, en général, sur la juste valeur de la contrepartie versée en échange de biens et de services.

La juste valeur est le prix qui serait obtenu pour la vente d'un actif, ou payé pour le transfert d'un élément de passif dans le cadre d'une transaction ordonnée entre des participants au marché, à la date de l'évaluation, peu importe que ce prix soit directement observable ou estimé en utilisant une autre technique d'évaluation. En évaluant la juste valeur d'un actif ou d'un passif, l'Administration tient compte des caractéristiques de l'actif ou du passif si les participants au marché prennent en compte ces caractéristiques lors de l'établissement du prix de l'actif ou du passif à la date de l'évaluation. La juste valeur aux fins d'évaluation et de divulgation dans les présents états financiers est déterminée sur cette base.

2.3 Contrats de location

Un preneur comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation représentant son droit d'utiliser l'actif sous-jacent et un passif locatif représentant son obligation d'effectuer des paiements locatifs.

1. Détermination si un accord contient un contrat de location

Au début d'un accord, l'Administration évalue s'il s'agit d'un contrat de location ou s'il en contient un. Un accord est un contrat de location ou en contient un s'il accorde le droit de contrôler l'utilisation d'un actif identifié pour un certain temps en échange d'une contrepartie. Pour déterminer si un accord donne le droit de contrôler l'utilisation d'un actif identifié, l'Administration évalue si :

- L'accord comprend l'utilisation d'un actif identifié;
- L'Administration a le droit d'obtenir essentiellement tous les avantages économiques découlant de l'utilisation de l'actif tout au long de la période d'utilisation; et
- L'Administration a le droit d'imposer l'utilisation de l'actif.

2. Reconnaissance et mesure de l'actif au titre du droit d'utilisation

Pour les accords qui contiennent un contrat de location, l'Administration comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et un passif locatif à la date à laquelle débute le contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement mesuré selon son coût, lequel comprend le montant initial du passif locatif ajusté en fonction des paiements locatifs effectués à la date où commence le contrat de location ou avant cela, plus tous les coûts directs initialement engagés et une estimation des coûts pour démanteler et éliminer l'actif sous-jacent ou le remettre dans son état d'origine, moins les incitatifs locatifs reçus.

L'actif au titre du droit d'utilisation est ensuite déprécié selon la méthode linéaire de la date de début à la fin de la vie utile de l'actif au titre du droit d'utilisation ou à la fin du contrat de location, selon la première éventualité. La durée de vie utile estimative des actifs au titre du droit d'utilisation est déterminée sur la même base que celle des biens et de l'équipement.

3. Durée du contrat de location

La durée du contrat de location inclut les périodes couvertes par une option de prolongation si l'Administration est raisonnablement sûre de s'en prévaloir, ainsi que les périodes couvertes par une option permettant de résilier le contrat de location si l'Administration est raisonnablement certaine de ne pas s'en prévaloir. En outre, l'actif au titre du droit d'utilisation est périodiquement réduit par les moins-values, le cas échéant, et ajusté pour les réévaluations du passif locatif.

4. Comptabilisation et mesure du passif locatif

Le passif locatif est initialement mesuré à la valeur actuelle des paiements du contrat de location non effectués à la date de début, réduits selon le taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, si ce taux ne peut pas être immédiatement déterminé, le taux d'emprunt marginal de l'Administration sera utilisé. Toutes les options de prolongation ont été incluses dans la mesure des obligations locatives, le cas échéant. Les paiements pour les renouvellements optionnels et les options d'achat sont inclus si l'on est raisonnablement certain qu'ils seront effectués. Les paiements locatifs variables qui dépendent des ventes ou de l'usage sont exclus du passif locatif et comptabilisés comme des revenus tels que générés. Les paiements variables qui dépendent d'un indice ou taux sont inclus dans le passif locatif en fonction de l'indice ou du taux en vigueur à chaque date de bilan.

Le passif locatif est ensuite mesuré à un coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt en vigueur. Il est ensuite mesuré de nouveau quand il y a un changement dans l'estimation par l'Administration du montant qu'elle s'attend à payer en vertu d'une garantie de valeur résiduelle, quand il y a un changement dans les paiements locatifs futurs par rapport à un changement de taux utilisé pour déterminer ces paiements ou si l'Administration change son évaluation pour ce qui est de se prévaloir ou non d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation.

Quand le passif locatif est mesuré de nouveau de cette façon, un ajustement correspondant est effectué à la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation ou enregistré dans les profits et pertes si la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation a été ramenée à zéro.

2.4 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes, ainsi que les placements à court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

2.5 Comptabilisation des produits

L'Administration comptabilise les produits lors du transfert du contrôle des services promis aux clients selon un montant qui reflète ce qu'elle s'attend à recevoir en échange des services de pilotage qu'elle

fournit. L'Administration applique un modèle de cadre de travail en cinq étapes pour tous les contrats qu'elle passe avec ses clients :

1. Établissement du contrat avec le client
2. Indication des obligations de performance dans le contrat;
3. Détermination du prix de la transaction;
4. Affectation du prix de la transaction aux obligations de rendement stipulées dans le contrat;
5. Comptabilisation des produits une fois que l'Administration a rempli son obligation de rendement.

Les demandes de services de pilotage formulées par les clients sont comptabilisées comme des contrats, conformément à la norme IFRS 15 selon laquelle des droits et obligations à titre exécutoire sont créés. L'Administration est tenue de fournir des services de pilotage en vertu de la *Loi sur le pilotage* et elle ne dispose pas d'un droit exécutoire unilatéral de résilier un contrat qui n'a pas été entièrement exécuté.

Quand une affectation de pilotage est terminée et il n'y a pas d'autres services à facturer au client dans le cadre de l'affectation, l'obligation de rendement est considérée comme étant satisfaite et les produits sont comptabilisés comme un ensemble de services promis dans le contrat (frais de transport, bateau-pilote, carburant, pilotage et temps). Le prix de chaque affectation est basé sur un tarif publié et doit être réglé dans un délai de 15 jours. Les contrats passés avec les clients n'incluent pas de contrepartie autre qu'en espèces; il n'y a pas d'éléments de financement significatifs ni de passif à rembourser et les contrats n'incluent pas de contrepartie variable.

L'Administration remplit ses obligations de rendement à un moment donné, car un contrôle n'est effectué que lorsqu'une affectation est terminée, car les règlements empêchent un bateau de naviguer dans des eaux de pilotage sans la présence à bord d'un pilote désigné par l'Administration. Les débiteurs liés aux contrats avec les clients sont présentés dans l'état de la situation financière de l'Administration comme des comptes recevables et ils sont comptabilisés conformément à la norme IFRS 9. L'Administration a choisi de recourir à un moyen pratique qui supprime l'exigence de divulguer de l'information sur les obligations de rendement non satisfaites (ou partiellement non satisfaites) à la fin de l'année lorsque de telles obligations font partie d'un contrat d'une durée initialement prévue d'un an ou moins.

2.6 Intérêts créditeurs

Les intérêts créditeurs d'un actif financier sont comptabilisés lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'Administration et leur montant peut être évalué de façon fiable. Les intérêts créditeurs sont accumulés à intervalles réguliers par rapport au montant en principal non réglé et au taux d'intérêt applicable, lequel actualise exactement les flux de trésorerie futurs sur la durée de vie prévue de l'actif financier pour la valeur comptable nette de l'actif à la comptabilisation initiale.

2.7 Devises étrangères

Lors de la préparation des états financiers de l'Administration, les transactions en devises autres que la monnaie fonctionnelle de l'Administration (devises étrangères) sont comptabilisées au taux de change en vigueur aux dates des transactions. À la fin de chaque période de rapport, les éléments monétaires libellés en devises étrangères sont convertis au taux en vigueur à cette date. Les éléments non monétaires comptabilisés à la juste valeur qui sont libellés en devises étrangères sont reconvertis aux taux en vigueur à la date où la juste valeur a été déterminée. Les éléments non monétaires qui sont évalués au chapitre du coût historique dans une devise étrangère ne sont pas convertis.

2.8 Avantages du personnel

(i) Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées qui est établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada.

Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration pour payer les coûts des services actuels. En vertu de la législation actuellement en place, l'Administration n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de tout service antérieur ou de toute insuffisance de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées comme une charge durant l'exercice pendant lequel les salariés rendent les services, et elles représentent l'obligation totale de l'Administration en matière du régime de retraite.

(ii) Autres avantages sociaux du personnel

Les membres de la direction, les salariés syndiqués et les pilotes du fleuve Fraser ont droit à des congés de maladie aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail. Les salariés syndiqués ont droit à des indemnités de départ accumulées jusqu'au 31 mars 2018. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé dans les états financiers au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

Les coûts relatifs aux prestations déterminées et l'obligation correspondante sont déterminés de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en tenant compte de la meilleure estimation de la direction.

Les gains et pertes actuariels sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global (AERG).

2.9 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, et par la suite comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé et toute moins-value cumulée. Le coût des actifs construits par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et celui de la construction, ainsi que les intérêts sur les prêts directement attribuables à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils commencent à être amortis dès qu'ils entrent en service.

L'amortissement est comptabilisé de façon à affecter le coût ou l'évaluation des actifs moins leur valeur résiduelle au cours de leur vie utile, selon la méthode linéaire. La durée de vie utile, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement estimées sont examinées à la fin de chaque période de rapport, et les modifications d'estimations comptables sont représentées de façon prospective. Les durées de vie utile des actifs de l'Administration sont les suivantes :

- Bâtiments et quais flottants 10 à 20 ans
- Bateaux-pilotes 25 ans
- Moteurs de bateaux-pilotes 10 250 heures de fonctionnement
- Générateurs pour bateaux-pilotes 10 ans
- Équipement
 - Communication et autre 4 à 10 ans
 - Ordinateurs 3 ans
 - Simulateurs 5 ans
- Améliorations locatives Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou durée restante du bail
- Actifs au titre du droit d'utilisation Durée restante du bail

De plus, l'Administration examine la valeur comptable de ses actifs non financiers, ce qui comprend les immobilisations corporelles, à chaque fin d'exercice financier pour déterminer s'il existe des signes de baisse de valeur. S'il y a de tels signes, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Pour l'évaluation de la baisse de valeur, les actifs qui ne peuvent pas être testés individuellement sont regroupés pour former le plus petit groupe d'actifs générant, par leur utilisation continue, des entrées de fonds largement indépendantes des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'usage et sa juste valeur moins les coûts de vente. Aux fins de l'évaluation de la valeur d'usage, les flux de trésorerie futurs estimés sont comptabilisés à leur valeur actualisée au moyen d'un taux d'actualisation qui reflète les évaluations actuelles du marché pour la valeur de rendement de l'argent et les risques propres à l'actif.

Une perte de valeur est comptabilisée si la valeur comptable d'un actif ou d'une UGT excède sa valeur recouvrable estimée. Les pertes de valeur sont comptabilisées dans le résultat global.

Les pertes de valeur comptabilisées au cours de périodes antérieures sont évaluées à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe des indications qui confirment que la perte a diminué ou bien qu'elle n'existe plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations ayant servi à déterminer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'excède pas la valeur comptable qui aurait été déterminée, après amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

En ce qui concerne les simulateurs, les coûts des logiciels achetés par l'Administration pour son propre usage et qui font partie intégrante du matériel (parce que l'équipement ne peut pas fonctionner sans ce logiciel) sont considérés comme faisant partie du coût du matériel informatique et inscrits dans les immobilisations corporelles.

2.10 Instruments financiers

Les actifs et les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur. Les coûts des transactions – qui sont directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers ou à l'émission de passifs (autres que les actifs financiers et les passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net) – sont ajoutés à la juste valeur des actifs ou des passifs, ou ils sont déduits, s'il y a lieu, à la comptabilisation initiale. Les coûts des transactions qui sont directement attribuables à l'acquisition des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés immédiatement en résultat.

Actifs financiers

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, certaines autres créances et les placements qui sont essentiellement des obligations émises par le gouvernement canadien.

Lors de la comptabilisation initiale, l'Administration classe ses actifs financiers tels qu'ils sont mesurés à un coût amorti, à la juste valeur par le biais d'autres résultats globaux ou à la juste valeur par le biais des profits ou pertes.

Les actifs financiers sont reclassifiés après leur comptabilisation initiale quand l'Administration change son modèle de gestion pour gérer ces actifs financiers, auquel cas tous les actifs financiers affectés sont reclassifiés le premier jour de la première période de déclaration suivant le changement dans le modèle de gestion.

Les actifs financiers qui ne sont pas conçus pour être mesurés à la juste valeur par le biais des profits et pertes sont enregistrés au coût amorti ou à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, le cas échéant.

Les actifs financiers sont mesurés à un coût amorti lorsque les deux conditions suivantes sont remplies :

- a) Les actifs financiers sont détenus à l'intérieur d'un modèle d'affaires dont l'objectif consiste à détenir des actifs financiers pour recueillir des flux de trésorerie contractuels;
- b) Les modalités contractuelles des actifs financiers engendrent des flux de trésorerie à des dates spécifiques, qui sont uniquement des paiements de principal et d'intérêts sur le montant de principal non réglé.

Les actifs financiers sont mesurés à leur juste valeur par le biais d'autres résultats globaux quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- a) Les actifs financiers sont détenus dans un modèle d'affaires dont l'objectif est atteint en recueillant les flux de trésorerie contractuels et en vendant les actifs financiers;
- b) Les modalités contractuelles des actifs financiers engendrent des flux de trésorerie à des dates spécifiques, qui sont uniquement des paiements de principal et d'intérêts sur le montant de principal non réglé.

Tous les investissements de l'Administration sont des titres de créance qui ont été mesurés jusqu'au 31 décembre 2018 à leur juste valeur par le biais d'autres résultats globaux. Les placements ont été initialement comptabilisés à la juste valeur et mesurés ultérieurement à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur était fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture.

Les achats et les ventes de placements ont été comptabilisés à la date de règlement. Les gains et pertes qui découlent des changements des justes valeurs ou de la vente de placements ont été inclus dans les intérêts et autres produits dans les autres résultats globaux. Les intérêts ont été présentés après déduction des frais liés aux placements.

Le 1^{er} janvier 2019, l'Administration a reclassifié ses placements mesurés à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global pour qu'ils soient mesurés au coût amorti en raison d'un changement au modèle de gestion pour gérer ses placements à la fin de 2018. Le changement apporté au modèle de gestion est relié à un changement aux politiques de gestion et aux objectifs du portefeuille, notamment les types de placements et la façon dont les gestionnaires du portefeuille de placements sont rémunérés. Les objectifs de la politique de placement furent modifiés de façon à recueillir des flux de trésorerie contractuels à des dates spécifiques qui sont uniquement des paiements du principal et des intérêts sur le montant de principal impayé.

Les placements classifiés tels qu'évalués à un coût amorti sont initialement comptabilisés à la juste valeur et évalués ensuite à un coût amorti selon la méthode des taux d'intérêt en vigueur. Au besoin, l'Administration comptabilise une déduction pour les pertes de crédit. Ces pertes de crédit sont incluses dans les autres éléments du résultat global et réduisent la valeur comptable des placements connexes. Les intérêts créditeurs et les gains ou pertes sur la décomptabilisation sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

Les créances clients et certaines autres créances qui constituent des instruments financiers sont comptabilisées initialement à la juste valeur, puis au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs, moins la provision pour moins-value, le cas échéant. Les débiteurs sont pris en considération individuellement pour une baisse de valeur lorsqu'elles sont en souffrance ou si d'autres preuves objectives sont reçues selon lesquelles une contrepartie précise fera défaut. Les créances qui ne sont pas considérées individuellement comme ayant subi une baisse de valeur sont examinées quant à leur dépréciation en groupes, qui sont déterminés en fonction de l'industrie et de la région de la contrepartie et d'autres caractéristiques du risque de crédit partagé. L'estimation de la moins-value est ensuite fondée sur les taux des défauts historiques récents des contreparties pour chaque groupe établi.

Passifs financiers

Les passifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier sont classés au coût amorti, sauf pour le passif financier comptabilisé à la juste valeur par le biais des profits ou pertes.

Les passifs financiers de l'Administration comprennent les créiteurs et les charges à payer, les obligations locatives et les emprunts, et ils sont tous classés au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs. Le passif financier est supprimé du bilan quand l'obligation spécifiée dans le contrat est résiliée, annulée ou expirée.

2.11 Changements futurs des politiques comptables et des divulgations

Normes internationales d'information financière (IFRS) publiées, mais qui ne sont pas encore en vigueur

IFRS 17 *Contrats d'assurance*

La norme IFRS 17 est effective pour des périodes annuelles débutant le 1^{er} janvier 2021 ou par la suite. Elle établit les principes pour la reconnaissance, la mesure, la présentation et la divulgation des contrats d'assurance s'inscrivant dans la portée de la norme. La norme IFRS 17 a pour objectif de faire en sorte qu'une entité fournisse des renseignements pertinents qui représentent fidèlement ces contrats. Ces renseignements fournissent aux utilisateurs des états financiers une base pour évaluer l'incidence des contrats d'assurance sur la position financière de l'entité, le rendement financier et les flux de trésorerie de l'entité. L'adoption de cette norme ne devrait pas avoir d'incidence sur les états financiers de l'Administration.

5. Jugements comptables importants et autres sources principales d'incertitude concernant les estimations

En appliquant les méthodes comptables de l'Administration – lesquelles sont décrites dans la note 2 – la direction doit formuler des jugements, des estimations et des hypothèses concernant les valeurs comptables des actifs et des passifs qui ne sont pas évidents de prime abord et qui proviennent d'autres ressources. Les estimations et les hypothèses connexes se basent sur l'expérience historique et d'autres facteurs qui sont jugés pertinents. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui les sous-tendent sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont effectuées – si la révision a une influence seulement sur cette période – ou dans la période de révision et les périodes futures, si la révision touche les périodes en cours et futures.

3.1 Jugements importants en appliquant les méthodes comptables

La préparation des états financiers exige que la direction émette des jugements qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables, qu'elle fasse des estimations et qu'elle pose des hypothèses qui influencent la valeur déclarée des actifs, des passifs, des produits et des charges. Les résultats réels peuvent être différents des estimations et des hypothèses faites par la direction.

Immobilisations corporelles

Les jugements importants de la direction pour appliquer les méthodes comptables de l'Administration comprennent la détermination des composantes et la méthode à utiliser pour l'amortissement des immobilisations corporelles.

3.2 Sources principales d'incertitude concernant les estimations

Les renseignements suivants sont des hypothèses clés concernant l'avenir et d'autres principales sources d'incertitude concernant les estimations à la fin de la période de rapport susceptibles de présenter un risque considérable de causer un rajustement important des valeurs comptables des actifs et passifs durant le prochain exercice financier.

Obligations au titre des prestations déterminées

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes faites par la direction et qui sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur les états financiers comprennent la détermination de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées pour les autres avantages sociaux du personnel sur une base actuarielle en utilisant les meilleures estimations et hypothèses de la direction. Tout changement des estimations et des hypothèses, y compris le taux d'actualisation, influencera la valeur comptable de l'obligation au titre des prestations déterminées. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées se fonde sur les taux d'intérêt des obligations de sociétés de grande qualité de la même devise et avec des durées similaires jusqu'à échéance.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont effectuées et dans les périodes ultérieures concernées.

Administration de pilotage du Pacifique

Discussion et analyse de la direction

Résultats financiers trimestriels non audités en date du 31 mars 2020

Analyse du trafic pour la période de trois mois se terminant le 31 mars 2020					
	Données réelles de 2020	Budget de 2020	Données réelles par rapport au budget de 2020	Données réelles de 2019	Données réelles de 2020 par rapport aux données réelles de 2019
Voyages côtiers	2 953	2 855	98	2 743	210
Voyages fluviaux	265	314	(49)	303	(38)
Total	3 218	3 169	49	3 046	172

Comparaison avec le Plan d'entreprise (budget) de 2020

Pour la période de trois mois se terminant le 31 mars 2020, l'Administration a effectué 3 218 affectations de pilotage, ce qui représente une augmentation de 49 affectations (1,5 %) par rapport aux prévisions. Avec ces niveaux de trafic, nous avons généré des produits de 20,3 millions de dollars et une perte nette de (0,2) million de dollars.

Les flux de trésorerie découlant des activités d'exploitation ont entraîné un bénéfice de 0,1 million de dollars. Les réserves financières ont été maintenues à 1,1 million de dollars entre le 31 décembre 2019 et le 31 mars 2020. La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont diminué de 9,0 millions de dollars au 31 décembre 2019 à 8,5 millions de dollars au 31 mars 2020. Au 31 mars 2020, notre dette s'élevait à 1,3 million de dollars.

	Données réelles T1 - 2020	Année précédente T1 - 2019	Écart (%) par rapport à l'année précédente	Budget T1 - 2020	Écart (%) par rapport au budget
PRODUITS					
Pilotage côtier	15 163	14 605	4 %	16 353	-7 %
Bateaux-pilotes	2 228	2 363	-6 %	2,343	-5 %
Déplacements	1 564	1 509	4%	1 569	0 %
Pilotage fluvial	978	1 087	-10 %	935	5 %
Suppléments provisoires	276	578	-52 %	362	-24 %
Autres produits	49	55	-10 %	-	
TOTAL DES PRODUITS	20 259	20 196	0 %	21 562	-6 %
CHARGES					
Pilotes côtiers contractuels	(13 811)	(12 892)	7 %	(14 532)	-5 %
Bateaux-pilotes	(2 074)	(2 124)	-2 %	(2 230)	-7 %
Déplacements	(1 457)	(1 346)	8 %	(1 302)	12 %
Salaires et avantages sociaux	(1 131)	(1 014)	12 %	(1 102)	3 %
Salaires et avantages sociaux – pilotes fluviaux	(856)	(773)	11 %	(781)	10 %

Autres charges	(487)	(531)	-8 %	(826)	-41 %
Amortissement	(480)	(378)	27 %	(422)	14 %
Formation	(201)	(661)	-70 %	(940)	-79 %
Projets	(55)	-	100 %	(105)	-49 %
TOTAL DES CHARGES	(20 552)	(19 718)	4 %	(22 239)	-8 %
GAIN NET (PERTE)	(293)	478	-161 %	(677)	-57 %

Le 1^{er} avril 2020, l'Administration va instaurer une hausse tarifaire de 2,25 %. La majoration tarifaire 2020, qui est basée sur les volumes budgétés pour 2020, vise à maintenir la stabilité des marges de l'Administration. Au premier trimestre de 2020, l'Administration a reçu une objection concernant la future charge publiée afin de recouvrer le droit que Transports Canada se propose d'imposer à l'Administration pour couvrir les coûts d'administration de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a l'intention d'instaurer son supplément provisoire en août 2020. Elle va toutefois se conformer à la décision que rendra l'Office des transports du Canada (OTC) concernant l'objection et relativement à ce droit.

Les résultats financiers pour la période de trois mois se terminant le 31 mars 2020 ont été supérieurs de 0,4 million de dollars aux prévisions. Cet écart s'explique par un certain nombre de facteurs, tel qu'expliqué ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier ont été supérieurs de 4 % par rapport à l'an dernier et inférieurs de 7 % aux prévisions pour les trois premiers mois de l'exercice 2020. L'augmentation par rapport à 2019 est imputable au trafic. Le recul par rapport aux prévisions s'explique par une baisse de 5 % des unités de pilotage combinée à une diminution de 3 % des séjours sur la passerelle par affectation. En raison du blocage des voies ferrées pendant les deux premiers mois de 2020, l'Administration a enregistré une forte baisse des volumes dans le secteur des porte-conteneurs et une augmentation des affectations pour des mouillages (brefs séjours sur la passerelle).

Les variations dans les produits du pilotage côtier par rapport à l'année d'avant et aux prévisions sont largement reflétées dans les charges des pilotes côtiers contractuels. Cela tient au fait que les charges des pilotes côtiers contractuels sont établies comme un coût variable pour les activités de l'Administration et, par conséquent, les variations dans les produits du pilotage côtier se reflètent généralement dans celles des paiements aux pilotes côtiers.

Les coûts de formation des pilotes et de rappel sont inclus dans les marges globales de ce secteur. Les dépenses de formation ont été inférieures de 70 % par rapport à l'an dernier et de 79 % aux prévisions. Les effets de la COVID-19 ont grandement affecté la capacité de l'Administration à assurer la formation des pilotes. On s'attend à ce que cette situation subsiste jusqu'au troisième trimestre de 2020. Du fait du report de la formation, aucun risque pour la sécurité n'a été relevé.

Globalement, les marges de ce secteur se sont établies à 8 % du total des produits à la fin du premier trimestre de 2020, en hausse de 5 % par rapport aux prévisions.

2. Les produits du pilotage sur le fleuve Fraser ont été supérieurs de 10 % à l'an dernier et de 5 % aux prévisions pour les trois premiers mois de l'exercice 2020. La baisse par rapport à 2019 est directement attribuable à la diminution du trafic. Le secteur des porte-véhicules, notamment, a enregistré un recul de 8 % par rapport à l'an dernier, alors qu'il compte pour 41 % du trafic total transitant par le fleuve Fraser. Globalement, les marges dans ce secteur se sont établies à 13 % à la fin du premier trimestre de 2020, soit un peu moins que les 16 % projetés. La baisse par rapport aux prévisions s'explique par les effets du confinement imposé aux pilotes du fleuve Fraser qui avaient assisté à une conférence lorsque les restrictions liées à la COVID-19 sont entrées en vigueur. On s'attend à ce que les marges dans ce secteur soient encore plus faibles au deuxième trimestre de 2020.
3. Les recettes tirées des déplacements ont été supérieures de 4 % par rapport à l'an dernier et conformes aux projections pour les trois premiers mois de l'exercice 2020. L'augmentation par rapport à 2019 est directement

liée à celle des produits du pilotage côtier. Les frais de déplacement ont toutefois été supérieurs de 8 % à l'an dernier et de 12 % aux prévisions pour les trois premiers mois de l'exercice 2020. Cette augmentation par rapport à 2019 et aux prévisions s'explique par le besoin de nolisier des vols pour continuer à amener des pilotes à leurs lieux d'affectation pendant les restrictions liées à la COVID-19. Du fait des dépenses supplémentaires associées aux déplacements, les marges dans ce secteur ont été de 7 % au lieu des 18 % projetés. Tant que les restrictions sur les voyages seront maintenues et que l'Administration continuera de fournir des pilotes là où et quand on en a besoin, il faut s'attendre à ce que les marges de ce secteur diminuent encore plus au deuxième trimestre de 2020.

4. Les produits tirés des bateaux-pilotes ont été de 6 % inférieurs à l'an dernier et de 5 % aux prévisions pour les trois premiers mois de 2020. La diminution s'explique par le fait qu'il y a eu moins d'affectations effectuées par des bateaux-pilotes. Les charges liées aux bateaux-pilotes ont donc été elles aussi inférieures de 2 % par rapport à 2019 et de 7 % aux prévisions. Globalement, les marges dans ce secteur se sont établies à 7 % à la fin du premier trimestre de 2020, en légère hausse par rapport aux 5 % projetés.

Les pertes nettes pour les trois premiers mois se terminant le 31 mars 2020 ont été de (0,2 \$) million alors qu'une perte de (0,7 \$) avait été prévue. Les pertes projetées pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2020 devraient être de (0,9 \$) million.

Crédits parlementaires

En vertu de l'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage* l'Administration n'a pas le droit de recevoir des crédits parlementaires. Depuis sa création en 1972 l'Administration est financièrement autonome et elle adopte régulièrement une stratégie garantissant que cet objectif demeure une priorité absolue.

Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques et de la sécurité organisationnels (GRSO) a été intégré à la stratégie de l'Administration, et des progrès considérables ont été accomplis en vue de créer une culture de gestion des risques dans tout l'organisme. Tous les domaines ont été intégrés à ce programme, y compris les pilotes contractuels et les employés pilotes, les bateaux-pilotes, les activités de répartition, la gestion ainsi que le conseil d'administration et la direction.

Un comité GRSO détermine si les risques sont opérationnels ou stratégiques. Les risques opérationnels sont assignés aux gestionnaires appropriés afin qu'ils les atténuent et les examinent. Les risques stratégiques sont supervisés par le conseil d'administration, et activement gérés et atténués par un comité approprié.

L'Administration demeure déterminée à ce qu'il y ait en place, pour tous les risques, des mesures d'atténuation appropriées qui sont examinées régulièrement. Les responsables de la gestion des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et les mesures d'atténuation, qui font partie d'un processus d'examen complet des risques.

Principaux indicateurs de rendement

Le conseil d'administration examine régulièrement le rendement de l'Administration. Certains indicateurs clés de rendement se trouvent dans le présent rapport et sont indiqués ci-dessous. Ces indicateurs sont présentement à l'étude avec l'industrie dans le but de les améliorer.

Administration de pilotage du Pacifique

INDICATEURS CLÉS DE RENDEMENT

1^{er} trimestre – 2020

Sécurité		But	Données cumulées
1.	Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote	0	4
2.	Incidents à bord de bateaux-pilotes	0	0
Fiabilité			
3.	Nombre de retards (heures) causés par les pilotes	0	0
4.	Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition	0	1 (1 heure)
5.	Nombre de retards (heures) causés par les bateaux-pilotes	0	0
6.	Nombre de retards (heures) causés par les pannes informatiques	0	0
7.	Nombre total de retard (total des heures de retard)	0	1 (1 heure)
Rendement: Général			
8.	Indisponibilité imprévue des bateaux-pilotes entraînant des retards [nb de jours d'indisponibilité entraînant des retards / total des jours]	0 %	0,38 %
9.	Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0
10.	Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	8 jours	1,5 jours
11.	Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	8 jours	5 jours
Rendement: Pilotes			
12.	Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [nombre de plaintes / total des affectations]	0 %	0,03 %
13.	Rappels en pourcentage des affectations	2,5 %	2,0 %
14.	Coût des rappels en pourcentage des revenus totaux de pilotage	1 %	0,3 %
15.	Affectations annuelles par pilote		
	a) Côte	100	96
	b) Fleuve Fraser	135	133
16.	Coût moyen annuel par affectation		
	a) Produits	7 306 \$	6 296 \$
	b) Charges	7 131 \$	6 387 \$
	c) Bénéfice	175 \$	(91 \$)
17.	Utilisation annuelle des pilotes – temps au travail [(temps à bord + temps de déplacement + repos)/1950]	95 %	84 %
18.	Utilisation annuelle des pilotes – temps de déplacement sur temps à bord [durée du déplacement / durée de l'affectation]	Hypothèse de 50%	Hypothèse de 50 %
19.	Utilisation annuelle des pilotes – retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal / nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	7 %
20.	Utilisation annuelle des pilotes – annulations [nombre d'annulations / nombre d'affectations]	8 %	16 %
Finances			
21.	Maintien d'un fonds de prévoyance adéquat	1,075 M\$	1,12 M\$
22.	Comptes débiteurs - % des factures de moins de 30 jours civils	90 %	98 %