Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

Troisième trimestre 2014

Rapport de gestion

30 novembre 2014

EXAMEN DU TRAFIC

Zone de pilotage	Trafic réel au T3 2013	Trafic prévu au T3 2014	Trafic réel au T3 2014	Écart par rapport à 2013	Pourcentage d'écart par rapport à 2013	Écart par aux prévisions pour 2014	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions pour 2014
Halifax	2 062	2 033	2 079	17	1 %	46	2 %
Saint John	1 263	1 218	1 270	7	1 %	52	4 %
Baie Placentia	686	694	701	15	2 %	7	1 %
Canso	646	545	511	-135	-21 %	- 34	-6 %
Saint John's	499	473	571	72	14 %	98	21 %
Autres zones à Terre-Neuve	266	257	320	54	20 %	63	25 %
Autres zones au Cap-Breton	307	301	256	-51	-17 %	- 45	-15 %
Autres zones de pilotage obligatoire	323	311	234	-89	-28 %	- 77	-25 %
Zones de pilotage non obligatoire	210	200	171	-39	-19 %	- 29	-15 %
Total	6 262	6 032	6 113	-149	-2 %	81	1 %

Required parameters are missing or incorrect.

Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins possédant un certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de pilotage de l'Administration sont inférieures de 2 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2013 et légèrement supérieures aux prévisions. L'Administration a quatre grands ports de pilotage obligatoire (Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.]; et Saint John [N.-B.]) qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Canso est, des quatre grands ports, le seul qui a eu moins d'affectations qu'en 2013; mais le port s'attendait à cette baisse et même si les affectations ont reculé de 21 % par rapport à 2013, elles ne sont inférieures que de 6 % aux prévisions. Dans les trois autres grands ports, les affectations sont supérieures à 2013 et aux prévisions. L'Administration affiche, pour l'ensemble des quatre ports, des affectations et des recettes qui dépassent de 1 % les prévisions pour les trois premiers trimestres de l'année.

Halifax a enregistré une diminution de 6,5 % des affectations de porte-conteneurs par rapport à l'an dernier, recul qui a été compensé par une augmentation des affectations de cargos et de navires de recherche océanographique. Pour les trois premiers trimestres de 2014, les affectations de pétroliers sont similaires aux niveaux de 2013 du fait de la transformation de la raffinerie de Dartmouth en terminal. Les recettes totales du port en date de septembre 2014 sont inférieures de 1 % aux prévisions.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a vu ses affectations de pilotage progresser de 4 % en

date de septembre 2014 par rapport à la même période en 2013, surtout en ce qui concerne les navires transportant des marchandises générales, qui ont enregistré 30 affectations de plus qu'à la même période l'an dernier. Les affectations de paquebots de croisière, en forte baisse, ont diminué de 33 par rapport à la même période en 2013. Les recettes totales du port sont nettement inférieures aux prévisions, car la taille moyenne des navires a baissé de 12 % par rapport à l'an dernier et aux attentes.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L.) sont essentiellement reliées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. Les affectations et les recettes ont diminué par rapport à 2013 et aux prévisions en raison d'une fermeture pour cause d'entretien qui a débuté en septembre et s'est prolongée en octobre. Les affectations et les recettes correspondantes provenant de Whiffen Head ont augmenté par rapport à la même période en 2013 et sont supérieures aux prévisions en date de septembre 2014.

À Canso (N.-É.), les affectations de pétroliers ont baissé par rapport à 2013, tout comme celle des remorqueurs et des barges pour la même période. Les affectations et les recettes pour la région ont donc été inférieures aux prévisions de 6 % et 5 %, respectivement en date de septembre 2014.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES		
Au 30 septembre		
	2014	**2013**
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	16 489 $	16 151 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	10 070	9 577
Bateaux-pilotes	4 766	4 643
Autres	2 049	1 653
Total des charges d'exploitation	16 885	15 873
Résultat de l'exercice	(396) $	278 $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	6 113	6 262
Incidents de pilotage	4	4
Pourcentage d'affectations sans incident	99,93%	99,94%
Plaintes de clients enregistrées	63	62
Pourcentage d'affectations sans plaintes	98,97%	99,01%

Les recettes de l'Administration ont progressé en raison d'une hausse tarifaire qui a pris effet au début de février. Globalement, les affectations en date de septembre 2014 ont reculé de 2 % par rapport à 2013.

Pour les trois premiers trimestres de 2014, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont progressé par rapport à la même période en 2013, avant tout en raison du remplacement en heures supplémentaires et à court terme des employés malades ou blessés. Le nombre de pilotes a augmenté dans plusieurs régions afin de régler des problèmes de service et des départs à la retraite imminents. Un chef de l'exploitation a aussi été ajouté aux effectifs. Ce poste, auparavant occupé par le directeur de l'exploitation, était sans titulaire depuis la fin de 2011. Les coûts des bateaux-pilotes ont aussi augmenté en raison de la mise en service du Captain A. G. Soppitt au début du deuxième trimestre de 2013. Les trois premiers trimestres de 2014 incluent les coûts d'amortissement et de portage de ce nouveau navire. Comme on fait un plus grand usage des nouveaux bateaux à Halifax, à Saint John et

dans la baie Placentia, l'Administration a dépensé davantage en carburant depuis le début de 2014. L'augmentation des autres charges tient surtout au fait que l'APA a consacré 241 000 $ de plus qu'en 2013 à la formation. Elle avait suspendu la formation non essentielle des pilotes en 2013 et l'a programmée pour 2014. Une grande partie de cette formation a été effectuée avant la haute saison des croisières. Les charges d'exploitation de l'Administration pour la bouée météorologique d'Halifax ont aussi été engagées en 2014 alors qu'il n'y en avait pas auparavant.

Le trafic des pétroliers à Canso a été volatile, l'activité étant tributaire des fluctuations des cours mondiaux du pétrole. Il a été plus élevé que prévu en 2013 mais devrait fléchir en 2014. L'Administration s'attend à ce qu'il demeure vigoureux à Halifax et Saint John. Le trafic dans la baie Placentia devrait être pour ainsi dire conforme aux prévisions d'ici la fin de 2014.

L'Administration a affiché pour les trois premiers trimestres de l'année une perte importante de 396 000 $. Elle avait prévu que le manque à gagner serait de 66 000 $ à la fin de septembre en raison des investissements supplémentaires qui devaient être effectués dans les bateaux-pilotes et la formation. La fermeture de la raffinerie de la Baie Placentia en septembre a diminué les recettes d'un mois qui est censé rapporter le plus à l'Administration. La mise en application tardive des tarifs a entraîné une perte de revenus de 89 000 $. Étant donné la faiblesse du troisième trimestre, l'Administration projette une perte comptable pour l'année. Les flux de trésorerie devraient demeurer stables.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Pour les trois premiers trimestres de 2014, l'Administration a reçu 63 plaintes sur un total de 6 113 affectations. Les 98,97 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2013, il y avait eu 62 plaintes sur un total de 6 262 affectations, soit 99,01 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

Pendant les trois premiers trimestres de 2014, l'Administration a enregistré quatre incidents de navigation mineurs. Il y en avait eu quatre pour la même période en 2013.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. L'activité à Canso a brièvement augmenté aux deuxième et troisième trimestres de 2013 en raison de la fluctuation des cours mondiaux du

pétrole. Cette activité ne s'est pas poursuivie en 2014 et il est difficile de faire des prévisions. La raffinerie pétrolière de Come-by-Chance dans la baie Placentia, un client très important de l'Administration, vient d'être vendue. Comme ce fut le cas pour Halifax en 2013, la vente et l'utilisation future de ces installations pourraient entraîner une importante fluctuation du trafic dans la baie Placentia. Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la décision de réduire les effectifs d'un port ne vise pas à compenser des ralentissements à court terme. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie, qui risquent d'entraîner des retards en période de pointe ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs perçus dans la baie Placentia, à Halifax et à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque financier. La hausse du prix du carburant, qui a eu des répercussions particulièrement négatives sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'augmentation des frais de carburant appliqués aux affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

L'Administration a presque atteint le seuil de rentabilité pour chacune des deux dernières années, avec une légère perte comptable en 2012 et un petit bénéfice comptable en 2013. Pendant cette période, elle a réussi à maintenir de solides flux de trésorerie tout en construisant deux nouveaux bateaux-pilotes. Sa bonne santé financière va lui permettre d'absorber l'exercice 2014 plus faible que prévu, mais il sera nécessaire de prendre des mesures pour la renforcer tout en investissant afin d'améliorer le service à la clientèle.

Troisième trimestre 2014

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.

R.A. McGuinness
Chef de la direction

P. MacArthur, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 novembre 2014

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	30 septembre 2014	31 décembre 2013
Actifs		
Courant		
Trésorerie	**598 $**	**1 884 $**
Clients	**3 127**	**2 977**
Charges payées d'avance	**170**	**153**
	3 895	**5 014**
Non courant		
Immobilisations incorporelles	**258**	**265**
Immobilisations corporelles et bateaux pilotes	**10 754**	**11 210**
	11 012	**11 475**
	14 907 $	**16 489 $**
Passifs		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	**1 278 $**	**2 237 $**
Emprunts bancaires	**419**	**400**
Indemnités de cessation d'emploi	**206**	**62**
	1 903	**2 699**
À long terme		
Emprunts bancaires	**4 318**	**4 633**
Indemnités de cessation d'emploi	**1 234**	**1 309**
	5 552	**5 942**
	7 455	**8 641**
Capitaux propres		
Résultats non distribués	**7 452**	**7 848**
	7 452	**7 848**
	14 907 $	**16 489 $**

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	Trimestre terminé le 30 septembre		Neuf mois terminé le 30 septembre	
	2014	2013	**2014**	2013
Produits				
Droits de pilotage	**6 037** $	6 141 $	**16 427** $	16 085 $
Autres produits	**10**	20	**62**	66
	6 047	6 161	**16 489**	16 151
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**2 750**	2 686	**7 626**	7 370
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**1 360**	1 361	**3 800**	3 752
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	**412**	377	**1 279**	1 133
Salaires et avantages du personnel	**387**	354	**1 165**	1 074
Amortissement	**313**	324	**971**	899
Transport et déplacements	**219**	187	**609**	514
Services professionnels et spéciaux	**127**	154	**431**	473
Formation	**102**	19	**266**	25
Services publics, fournitures et approvisionnements	**95**	75	**311**	253
Locations	**68**	66	**214**	199
Coûts financiers	**38**	33	**109**	97
Communications	**32**	31	**104**	84
	5 903	5 667	**16 885**	15 873
Bénéfice de l'exercice	**144**	494	**(396)**	278
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	**144** $	494 $	**(396)** $	278 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 30 septembre 2014	2013	Neuf mois terminé le 30 septembre 2014	2013
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**7 308** $	7 440 $	**7 848** $	7 656 $
Bénéfice de l'exercice	**144**	494	**(396)**	278
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global total	**144**	494	**(396)**	278
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 452** $	7 934 $	**7 452** $	7 934 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 30 septembre		Neuf mois terminé le 30 septembre	
	2014	2013	**2014**	2013
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	**6 159**	5 956	**15 961**	15 794
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(3 699)**	(3 765)	**(9 806)**	(9 607)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(2 344)**	(655)	**(6 847)**	(4 427)
Coûts financiers payés	**(38)**		**(109)**	
Autres produits reçus	**10**	21	**375**	66
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**88**	1 557	**(426)**	1 826
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	-	(29)	**(36)**	(79)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(162)**	(330)	**(528)**	(1 720)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(162)**	(359)	**(564)**	(1 799)
Activités de financement				
Produits des emprunts bancaires	-	-	-	1 000
Remboursement d'emprunts bancaires	**(102)**	(73)	**(296)**	(224)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(102)**	(73)	**(296)**	776
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**(176)**	1 125	**(1 286)**	803
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**774**	144	**1 884**	466
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**598**	1 269	**598**	1 269

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage,* l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

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

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PGCR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2013. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

a) Instruments financiers

Les clients, classés comme prêts et créances, et les fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût après amortissement. En raison de leur nature à court terme, le coût après amortissement de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent les logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis et générés en interne varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les immobilisations corporelles et les bateaux-pilotes sont comptabilisés au

coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe, ainsi que les intérêts sur les prêts attribuables à la construction. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée dans le résultat global.

d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et est comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en

vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

L'IAS 36, Dépréciation d'actifs (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie.

L'IFRS 9, Instruments financiers (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IASB a reporté la date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme et décidera d'une nouvelle date lorsque l'ensemble du projet sur l'IFRS 9 tirera à sa fin. L'adoption anticipée de cette norme est toutefois autorisée. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

3. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et

divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à former des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui ne sont pas faciles à obtenir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période en cours et les périodes futures.

Les jugements formés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui posent un risque important d'ajustements significatifs au cours de l'exercice et de l'exercice suivant sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou estimations suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un tiers actuaire pour évaluer la juste valeur de ses indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue chaque année son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des immobilisations corporelles, des bateaux-pilotes et des actifs incorporels sont présentées dans les notes 2b) et 2c).