

# Rapport annuel 2014



Administration  
de Pilotage  
des Laurentides





Canada

Administration de Pilotage des Laurentides

## SIÈGE SOCIAL

999, boul. de Maisonneuve Ouest  
Bureau 1410  
Montréal (Québec)  
H3A 3L4

Téléphone : 514 283-6320  
Télécopieur : 514 496-2409  
Courriel : [administration@apl.gc.ca](mailto:administration@apl.gc.ca)  
Site internet : [www.pilotagestlaurent.gc.ca](http://www.pilotagestlaurent.gc.ca)

No de catalogue : TL1-2013  
ISSN : 0712-0060

No de catalogue : TL1-2013F – PDF  
ISSN : 1926-8831

No. de catalogue : TL1-2013E - PDF  
ISSN : 1926-8823

L'APL tient à remercier Messieurs Louis Rhéaume et Benoit Sabourin pour l'utilisation de certaines de leurs photos à l'intérieur de ce rapport annuel.

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.  
*This Annual Report is also available in English.*



RAPPORT  
ANNUEL  
**2014**



## Table des matières

Faits saillants et indicateurs de rendement.....	2
Message du président du conseil et du premier dirigeant.....	4
Biographies des membres du conseil et de la direction.....	6
Mandat.....	8
Énoncé de vision, de mission et valeurs.....	8
Description des activités et revue de l'année.....	9
La sécurité et les événements maritimes.....	12
Gestion des risques.....	13
Objectifs stratégiques 2014.....	14
Environnement économique.....	17
Rétrospective économique.....	18
Les pratiques de gouvernance.....	20
Perspectives 2015.....	21
État comparatif et statistiques.....	22
Section financière.....	23

## FAITS SAILLANTS ET INDICATEURS DE RENDEMENTS

Année financière 2014

### Faits saillants

- ▶ Résultat global de 2,1 millions \$.
- ▶ Produits de 85,1 millions \$, en hausse de 9,1 % comparativement à 2013, principalement dû à la hausse du nombre d'affectations.
- ▶ Nombre d'affectations en hausse (7,0 %) en 2014 par rapport à 2013.
- ▶ Charges de 83,0 millions \$, en hausse de 8,5 % par rapport à 2013.
- ▶ Aucun accident majeur enregistré au cours de l'exercice.

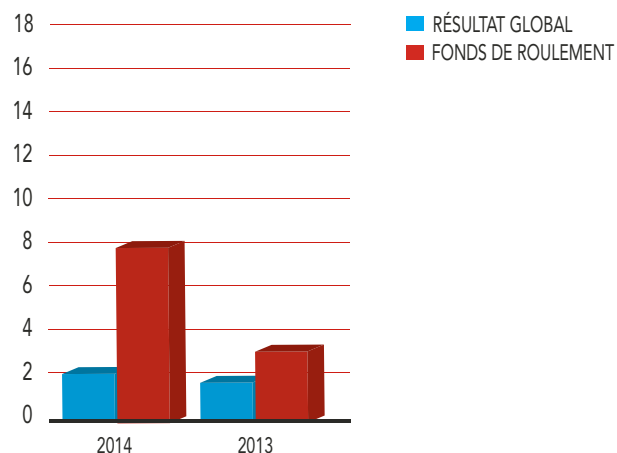


## Indicateurs de rendement

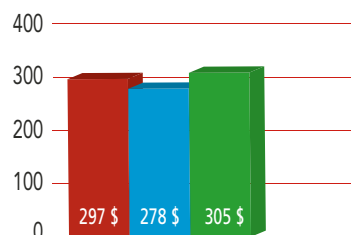
Les principaux indicateurs de rendement de la société ont trait à l'autonomie financière ainsi qu'à la qualité et l'efficacité du service.

### Autosuffisance financière

#### A - Résultat global et fonds de roulement (en millions \$)

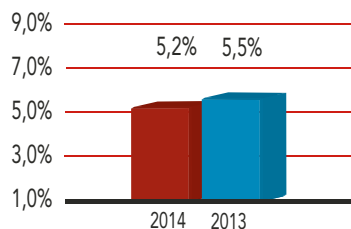


#### B - Bénéfice moyen de pilotage par affectation (en \$)



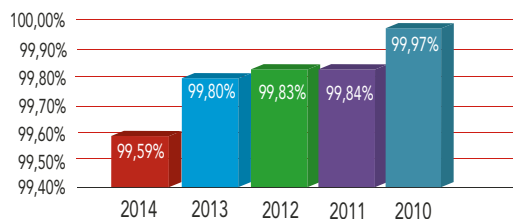
#### C - Comptes débiteurs

Cet indicateur mesure le pourcentage des comptes débiteurs liés aux services de pilotage ayant des factures impayées excédant les termes de crédit (28 jours). L'objectif de la Société est de maintenir le % des factures impayées de plus de 28 jours à moins de 10% du total des débiteurs liés aux services de pilotage.

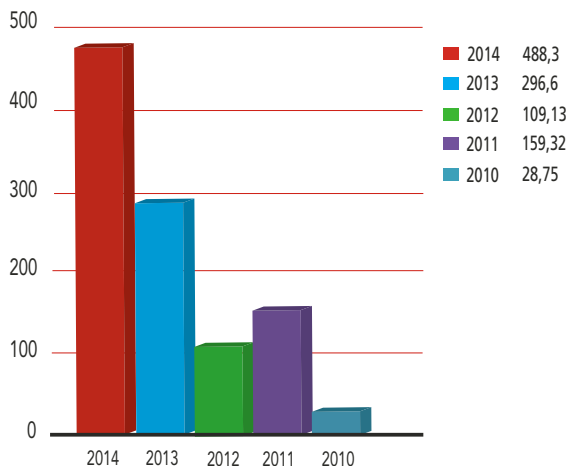


### Qualité et efficacité du service

#### A1 - Missions de pilotage sans délai de service causés par les pilotes

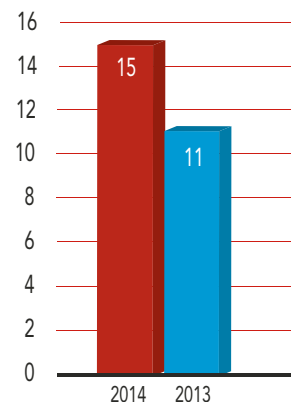


#### A2 - Délais de services dus aux pilotes (en heures)



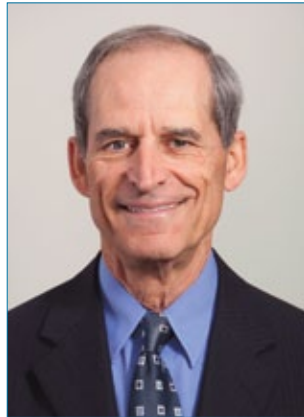
#### B - Affectations effectuées sans erreur

Cet indicateur vise à garder le nombre d'erreurs d'affectations à un nombre maximal de 15 (sur un total de plus de 22 000 affectations en 2014). Une erreur d'affectation est définie comme étant une demande spéciale de pilotage dont l'Administration doit absorber les coûts. Le nombre d'erreurs d'affectation pour 2014 est plus élevé cette année mais rencontre toujours notre objectif maximal. La complexité des règles d'affectation et la perte d'expérience au sein de l'équipe d'affectation sont les deux éléments expliquant cette augmentation. Afin de s'assurer de maintenir l'indicateur sous la norme visée, des formations supplémentaires sont offertes aux employés.



## MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) est heureuse d'annoncer que 2014 a été une année couronnée de succès pour notre organisation. Nous avons dépassé nos objectifs financiers, maintenu notre autonomie financière, et fourni des services de pilotage sécuritaires en temps opportun et de qualité à notre clientèle. Cette année financière a également vu le renouvellement du mandat de Monsieur Michel Tosini comme membre de notre conseil d'administration.



Peter Henrico, président  
du conseil d'administration

Les produits ont atteint 85,1 millions \$ en 2014, ce qui représente une augmentation de 7 millions \$ par rapport à l'année précédente dû principalement à une hausse de trafic sur le St-Laurent résultant en une hausse annuelle d'environ 7 % du nombre d'affectations de pilotage. Cet accroissement des affectations de pilotes jumelé au contrôle des coûts et à la hausse tarifaire de 2%, ont engendré un résultat global de 2,1 millions \$, ce qui excède de façon significative notre cible prévue pour l'année.

L'APL a continué à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces à ses clients, effectuant près de 22 400 missions de pilotage sans accident majeur en 2014. En fait, nous avons atteint un taux sans accident de 99,92 %, une amélioration par rapport à l'année précédente. Des services sans délai ont été fournis dans 99,6 % de nos missions d'affectation. Ce résultat est inférieur à celui de l'année précédente; nous continuerons donc notre engagement à réduire et, si possible, éliminer tous les délais évitables.

Dans la perspective de notre mandat d'assurer la sécurité de la navigation, un nombre d'initiatives importantes ont été entreprises ou complétées en 2014. Par exemple, de nouveaux services améliorés de lamanage pour les pétroliers aux quais 86 et 87 dans le port de Québec ont été mis en place; nous avons également élaboré et implanté un protocole d'examen après accident ou incident visant à prévenir la répétition d'incidents et à développer de meilleures pratiques; ce protocole définit la procédure à suivre permettant à l'APL d'examiner les incidents impliquant des navires sous la conduite des détenteurs de brevet ou de certificat de pilotage. Nos efforts ont également porté sur l'amélioration des programmes de formation pour les apprentis-pilotes et les pilotes; nous continuerons de travailler sur cette importante initiative avec les corporations de pilotes.



Fulvio Fracassi,  
premier dirigeant

De concert avec les Pilotes du St-Laurent Central, l'Administration a entrepris en 2014 l'exécution d'une étude de risques portant sur la durée sécuritaire d'un voyage avec un seul pilote; nous estimons recevoir le rapport et ses recommandations en 2015. Nous avons également annoncé et débuté l'élaboration d'une étude de risques dans la circonscription no 3 qui couvre le territoire situé à l'est des Escoumins. Une révision majeure de nos règlements a été complétée, un projet de modification a été préparé et les consultations auprès de nos partenaires concernés ont débuté. De plus, l'APL a contribué

à l'examen entrepris par un comité d'experts nommés par le gouvernement du Canada sur l'application de la *Loi sur les transports* en proposant des améliorations à la *Loi sur le pilotage*.

Afin d'optimiser ses ressources humaines, l'APL a développé et implanté une stratégie portant sur les ressources humaines pour les cinq prochaines années et mis en place un code de conduite applicable à tous ses employés, incluant les membres de la direction.

Nous nous attendons à ce que l'environnement économique, dans lequel l'Administration fonctionne, soit encore très volatile. Comme nous faisons face aux défis changeants de la conjoncture économique, l'APL continuera à viser l'excellence et à se concentrer sur son mandat principal de fournir des services de pilotage efficaces dans l'intérêt de la sécurité de la navigation.

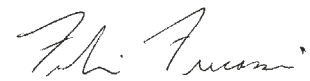
Comme par les années passées, nous tenons à exprimer notre gratitude à notre équipe d'employés dévoués et professionnels pour leur engagement indéfectible à l'APL et pour fournir des services de pilotage sécuritaires, fiables et efficaces au bénéfice de l'industrie maritime.

Le président  
du conseil d'administration



Peter Henrico  
Montréal, Canada  
Le 11 mars 2015

Le premier dirigeant



Fulvio Fracassi  
Montréal, Canada  
Le 11 mars 2015



# BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU CONSEIL ET DE LA DIRECTION

## ■ Peter Henrico

Président du conseil

Monsieur Peter Henrico a été président de la Société Océanex Inc. de 1999 à 2008. Il a occupé plusieurs postes de haute direction dans l'industrie maritime internationale et domestique, ce qui lui confère une riche expérience dans la gouvernance d'entreprises du transport maritime.

## ■ Jacques Vigneault, membre

Capitaine Jacques Vigneault est pilote sur le fleuve Saint-Laurent depuis près de trente ans. Il a occupé plusieurs postes comme membre de direction des pilotes du Saint-Laurent Central. Il a de plus siégé sur de nombreux comités dans le cadre d'activités liées au domaine du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

## ■ Michel Tosini, membre

Monsieur Michel Tosini, diplômé en logistique, détient un certificat de cadre de direction de Richard Ivey School of Business de l'Université Western Ontario. Depuis 2006, il est vice-président exécutif à la Federal Marine Terminals Inc., une division de Fednav Limited. Il siège actuellement au conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes (AEM). Il a été nommé au conseil d'administration de l'Administration de pilotage des Laurentides en 2007.

## ■ Gilles Morin, membre

Gilles M-J Morin, retraité, est diplômé de l'Université du Québec à Trois-Rivières. Il a poursuivi des études postuniversitaires (Administration) à l'Université Laval. M. Morin a travaillé pendant de nombreuses années au sein du Groupe Upper Lakes dans diverses fonctions de direction notamment en transport maritime, en manutention et logistique ainsi qu'en négoce de grains.

## ■ Julius Spivack, Vice-président du conseil

Monsieur Julius Spivack, B. Comm, est consultant et impliqué dans le commerce international depuis 30 ans. Il a été directeur de plusieurs sociétés canadiennes au cours des années. Il a été administrateur d'organismes basés en Afrique.

## ■ Louis Rhéaume, membre

Capitaine Louis Rhéaume est détenteur d'un brevet de capitaine au long cours, d'une majeure en transport maritime, Université du Québec à Rimouski en 2002, transports intermodaux CITT 1977/1978 et gradué de l'Institut maritime du Québec en 1973. Il est membre du conseil d'administration de l'Administration de pilotage des Laurentides depuis 2006. Il est pilote sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1984. Il a été président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent de 1999 à 2001.

## ■ Frank Di Tomaso, membre

Frank Di Tomaso, FCPA, FCA, IAS.A est un comptable professionnel agréé et détient le titre IAS.A. Il est un administrateur de sociétés et fut associé et associé-conseil chez Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L. jusqu'en 2013. En plus d'être administrateur de l'Administration de pilotage des Laurentides, il est également administrateur de plusieurs autres sociétés. Il est impliqué autant dans le monde des affaires que dans la communauté. À cet égard, il a reçu le prix de distinction du John Molson School of Business de l'Université Concordia en 2004 en reconnaissance de sa contribution exceptionnelle au monde des affaires et à la communauté.



De gauche à droite : Julius Spivack, Peter Henrico, Louis Rhéaume, Frank Di Tomaso, Jacques Vigneault, Michel Tosini et Gilles Morin.

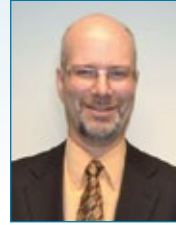




■ **Fulvio Fracassi**

Premier dirigeant

Monsieur Fulvio Fracassi est le premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides depuis le 24 septembre 2012. Avant de se joindre à l'Administration, il a été directeur général du programme national de sûreté maritime à Transports Canada. Monsieur Fracassi apporte son expérience dans le domaine de la gestion des ressources humaines, dans l'élaboration de programmes et dans les opérations à titre de nouveau premier dirigeant. Monsieur Fracassi est diplômé de l'université McGill en droit civil et common law et est membre du Barreau du Québec et de l'Ontario.



■ **Mario St-Pierre**

Secrétaire

Monsieur Mario St-Pierre est titulaire d'une maîtrise en droit public (Londres). Il est avocat spécialisé dans la représentation des organismes publics. Il conseille l'Administration depuis presque 20 ans, d'abord au sein de l'un des principaux cabinets d'avocats du Québec et, depuis dix ans, à titre de secrétaire général de l'Administration.



■ **Claude Lambert**

Directeur, finances et administration

Monsieur Claude Lambert, CPA, CA, MBA, est en poste depuis janvier 2009, et a occupé divers postes de direction financière et administrative au sein de nombreuses sociétés et industries.



■ **Sylvia Masson**

Directrice principale à l'exploitation

Madame Sylvia Masson a navigué pour plusieurs compagnies maritimes avant de se joindre à l'Administration de pilotage des Laurentides en 2002. Elle a occupé des postes de responsabilités croissantes, et a été promue directrice principale à l'exploitation en juillet 2013.



■ **Éric Bérubé**

Directeur de la station de pilotage des Escoumins

Monsieur Éric Bérubé détient un diplôme en génie mécanique et un diplôme comme programmeur analyste. Il a travaillé pour plusieurs compagnies maritimes comme mécanicien et a une expérience de travail du domaine maritime comme superviseur de la maintenance et programmeur pour le Groupe C.N.P., les Plastiques Gagnon et le Ministère de l'enseignement supérieur.



■ **Patricia Hébert**

Directrice adjointe à l'exploitation

Madame Patricia Hébert est détentrice d'un brevet de capitaine au long cours et a navigué huit ans au sein de la compagnie Transport Desgagnés. Par la suite, elle a travaillé cinq ans comme inspecteur de navire pour Transports Canada avant de se joindre à l'équipe de l'Administration de pilotage des Laurentides en janvier 2014 à titre de directrice adjointe à l'exploitation.



■ **Steve Lapointe**

Directeur à l'affectation

Diplômé du Cégep de Rimouski en Techniques policières, et de l'Institut maritime du Québec de Rimouski en Techniques de la Logistique du transport, Steve possède plus de 10 ans d'expérience au centre d'affectation de l'APL à l'intérieur duquel il a occupé des postes de responsabilités croissantes. Il a été promu directeur de ce service en août 2014.



■ **Benoît Sabourin**

Contrôleur

Monsieur Benoît Sabourin B.A.A. détient un baccalauréat en administration des affaires. Il est à l'emploi de l'Administration depuis 1983. Il a occupé plusieurs postes à l'intérieur de l'entreprise et a été promu contrôleur de la Société en 2013.

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, l'Administration peut implanter des règlements avec l'approbation du Gouverneur en conseil, principalement en rapport avec :

- 1 l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
- 2 la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
- 3 la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- 4 la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour lui garantir son autonomie financière. Les hausses tarifaires doivent être publiées et autorisées par décret gouvernemental.

Afin de s'assurer que l'Administration remplit son mandat de façon optimale, une charte énonçant la vision, la mission et les valeurs de l'organisation est en place et s'énonce comme ci-contre.



Canada

Administration de Pilotage des Laurentides

## Énoncé de vision, de mission et de valeurs

### ► Énoncé de vision

En assumant un rôle de leadership dans le secteur maritime, l'Administration de pilotage des Laurentides vise l'excellence et l'amélioration continue de la prestation de services de pilotage efficaces qui contribuent à la sécurité de la navigation, à la compétitivité de l'industrie maritime et à la protection de l'environnement.

### ► Énoncé de mission

La mission de l'Administration consiste à servir l'intérêt public en faisant fonctionner, en entretenant et en gérant, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay, tout en maintenant son autonomie financière.

### ► Valeurs

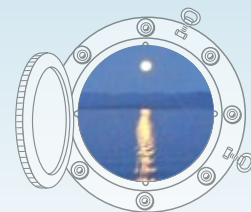
Honnêteté, intégrité et respect – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous travaillons ensemble dans un esprit d'ouverture, d'honnêteté et de transparence qui favorise l'engagement, la collaboration et la communication respectueuse.

Professionalisme et qualité des services – Nous visons l'excellence dans toutes nos activités, incluant le service à la clientèle, en cherchant constamment à apprendre, à nous perfectionner et à nous améliorer.

Collaboration – La collaboration avec nos partenaires, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, et nos employés, est essentielle à la réalisation de notre vision et de notre mission. Nous nous efforçons de maintenir des relations positives et de travailler en équipe dans l'intérêt public avec tous nos partenaires.

Obligation de rendre des comptes/responsabilité – Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à adhérer à nos politiques, à nos procédures et à notre mission.

Adaptabilité et innovation – Nous favorisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.



## Description des activités

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

Les services de pilotage offerts dans chacune des trois circonscriptions sont fournis par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le centre d'affectation des pilotes situé à Montréal exerce ses activités 24 heures par jour à longueur d'année. Ce centre est responsable de l'affectation de tous les pilotes travaillant dans les juridictions de l'Administration.

L'Administration possède et exploite aux Escoumins une station de transbordement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à l'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal, les services de transbordements sont offerts par des sociétés du Groupe Océan avec lesquelles l'Administration contracte.

## Volume d'activité

Les produits tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas nécessairement les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre, ce qui a une incidence directe sur les services, le nombre d'affectations, et sur la rémunération des pilotes. On peut cependant observer une tendance à la hausse

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, qui exploite la voie maritime, la Garde côtière canadienne qui administre plusieurs services maritimes, Transports Canada, les principaux ports de la région, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le Gouverneur en conseil. Le premier dirigeant occupe un poste à temps plein.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs et les employés de navires sont des employés permanents ou temporaires de l'Administration et sont au nombre de 43. Il y avait un effectif de 181 pilotes entrepreneurs, 4 détenteurs de certificat de pilotage ainsi que 11 apprentis-pilotes au 31 décembre 2014. Leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime.

des dimensions et du tirant des navires depuis quelques années.

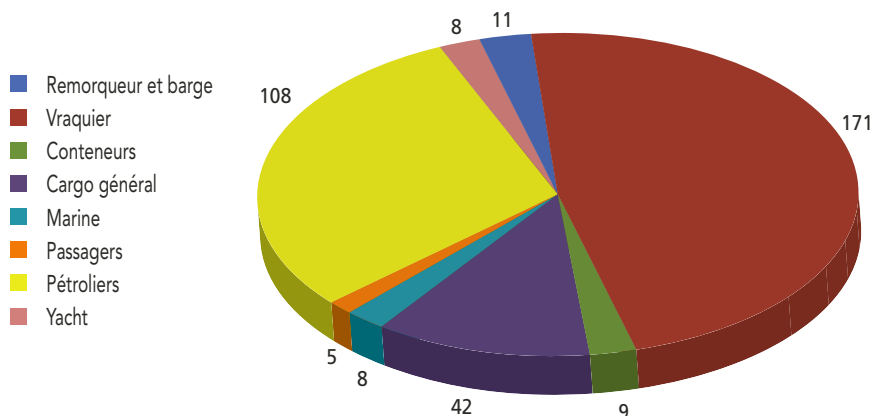
Les produits et les charges de bateaux-pilotes sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses du centre d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas de répercussions importantes sur celles-ci.

## Niveau de service

Le pilotage sur le St-Laurent entre Montréal et Les Escoumins se fait douze mois par année, malgré les conditions de glace, vents et marées. La grande expertise des pilotes et les navires de mieux en mieux équipés pour rencontrer ces conditions ont fait que la situation n'a fait qu'évoluer positivement au cours des dernières années.

En 2014, il y a eu 362 nouveaux navires. De ces navires, 171 étaient des vraquiers et 108 étaient des pétroliers. Ces hausses du nombre de ces nouveaux navires récents sont dues à la situation économique plus difficile qui a entraîné la mise au rancart des navires plus vieux nécessitant des coûts de maintenance beaucoup plus élevés.

### NOUVEAUX NAVIRES 2014



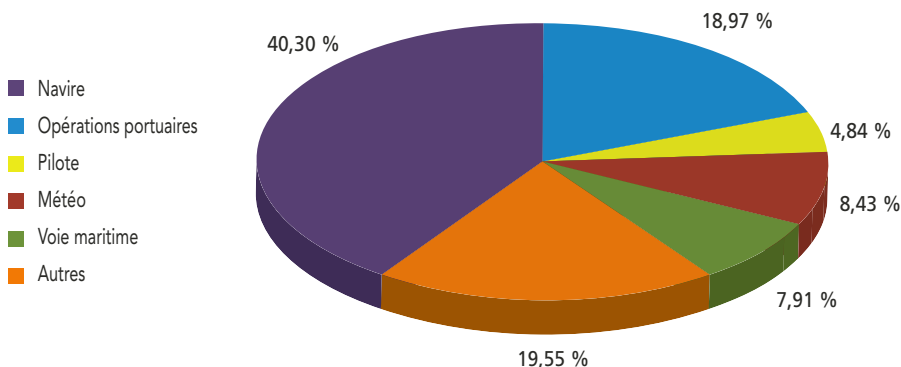
Avec la venue des fiches de pilotage électronique, il devient de plus en plus facile de cerner les retenues et retards aux navires. Ces données permettent à l'Administration d'analyser les principales causes de délais de services afin de trouver des solutions. Basé sur ces analyses, nous avons mis à jour les données relatives aux délais de services par mission et avons compilé une analyse de ce type de délai en heures (voir le graphique sur les délais de service dus aux pilotes à la page 3 de ce rapport). Nous avons également revu la façon de comptabiliser et de regrouper les données sous de nouvelles catégories de retards. Nous retrouvons dorénavant 6 catégories de retards, au lieu de 5 (voir graphique ci-dessous).

les pilotes de la Corporation des pilotes du St-Laurent Central. Les pilotes de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent offrent une disponibilité exemplaire et ont rendu des services sans aucun délai. La réduction et même l'élimination de tout délai évitable restent une forte priorité pour l'Administration.

L'année 2014 a enregistré un nombre beaucoup plus élevé que les années précédentes quant au nombre d'heures de délais de services dus au manque de disponibilité des pilotes (voir graphique à la page 3). Ce manque de disponibilité touche exclusivement

En ce qui a trait aux retards attribuables directement aux navires et aux opérations portuaires, un groupe de travail a été créé en 2014 regroupant des représentants de l'Administration et des principaux intervenants commerciaux afin de trouver et mettre en place des solutions pouvant amener une diminution de ces retards. De ce groupe de travail, des recommandations ont été identifiées, comme par exemple la limitation des retenues à bord en cas de pointe de trafic, entre autres. Certaines de ces recommandations sont déjà appliquées et d'autres seront incorporées à notre proposition de modification réglementaire.

### RÉPARTITION DES RETARDS (2014)



## Financement

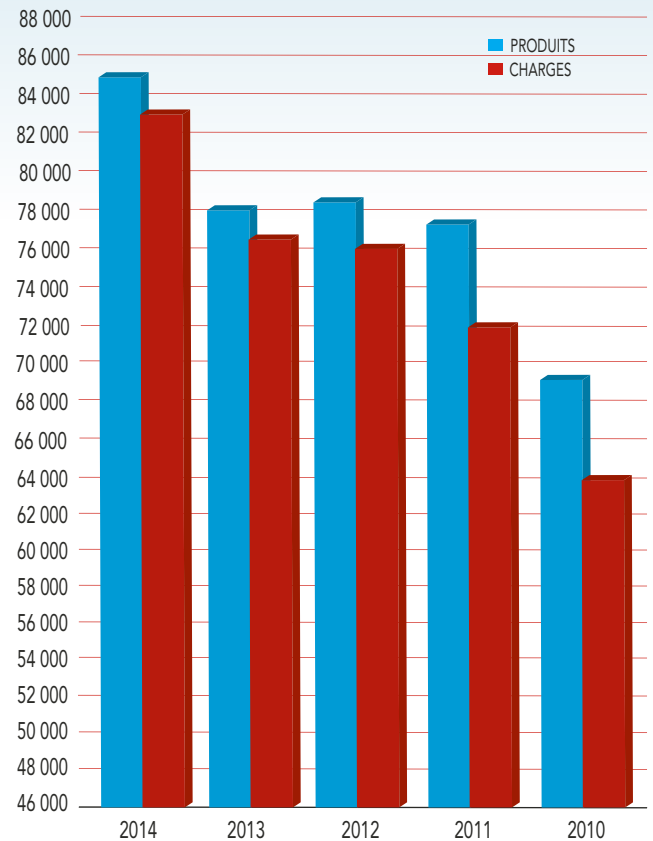
La *Loi sur le pilotage* ne permet pas le recours aux crédits parlementaires, l'Administration doit donc assurer en tout temps son autonomie financière.

L'Administration a disposé d'une marge de crédit commerciale pouvant atteindre 1 500 000 \$ en 2014 (1 500 000 \$ en 2013), autorisée par le ministre des Finances.

Les produits de 2014 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,00 % qui est entrée en vigueur le 6 mars 2014 ainsi que la hausse du nombre d'affectations. Les produits de l'Administration sont également influencés par le profil commercial et les caractéristiques physiques des navires naviguant sur ses eaux maritimes. Tel que mentionné précédemment, ces caractéristiques démontrent des dimensions de navires de plus en plus élevées.

Les charges de l'année 2014 sont principalement composées des honoraires des groupes de pilotes et sont influencées par le niveau du trafic maritime ainsi que par les dimensions des navires.

## PRODUITS ET CHARGES (en milliers \$)



# LA SÉCURITÉ ET LES ÉVÈNEMENTS MARITIMES

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des clients.

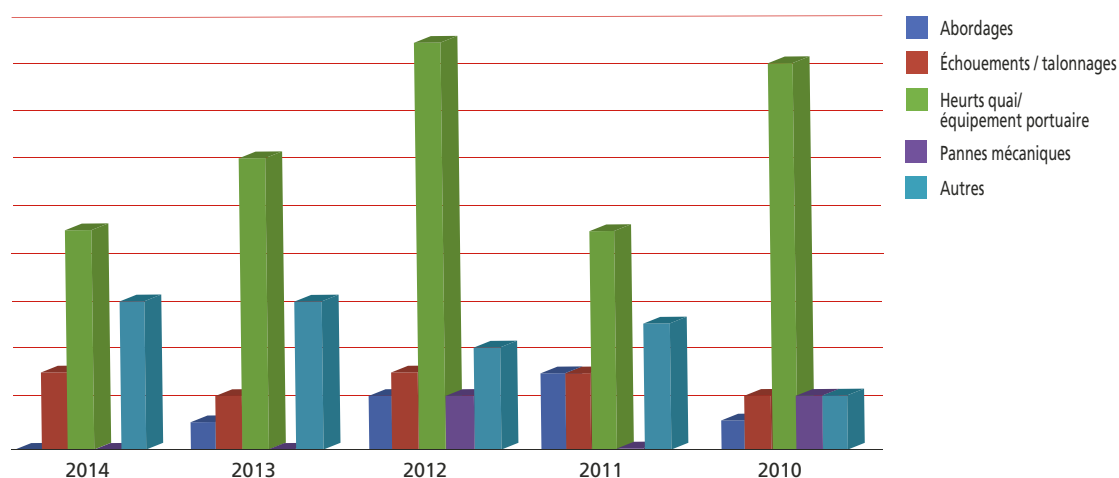
Au cours de 2014, aucun accident majeur causé par une défaillance des services de pilotage n'a été déploré. Certains événements

maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements de navigation contribuent à l'efficacité, à la qualité et au degré d'excellence de la sécurité maritime.

**TABLEAU DE CLASSIFICATION EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT / ACCIDENT EN 2014 ET 2013.**

Évènements	2014				2013			
	Importance				Importance			
	élevée	moyenne	faible	Total	élevée	moyenne	faible	Total
Abordages	-	-	-	-	-	1	-	1
Échouements/ talonnages	-	3	-	3	-	1	1	2
Heurts quai/ équipement portuaire	-	1	8	9	-	-	12	12
Pannes mécaniques	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	2	4	6	-	4	2	6
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>21</b>

**GRAPHIQUE COMPARATIF – NOMBRE D'ÉVÈNEMENTS EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT / ACCIDENT**



# GESTION DES RISQUES

La société a procédé à la mise-à-jour de ses risques. Le tableau suivant représente les 10 principaux risques de nature opérationnelle et stratégique identifiés par la direction. Il est à noter qu'une case de risque résiduel de couleur jaune représente un risque faible dont la gestion est jugée adéquate, une case de

risque résiduel de couleur orange représente un risque modéré qui requiert l'attention de la direction et une case de risque résiduel de couleur rouge représente un risque élevé qui requiert une action immédiate de la part de la direction (aucune dans ce tableau).

	Risques	Inhérents	Résiduels
1	Autosuffisance financière de l'organisation due à la tendance à la baisse de la marge financière par affectation et de la lenteur du processus de révision du règlement tarifaire.	Orange	Jaune
2	Manque de procédures rigoureuses pour suivi après accident, formation et évaluation périodique des pilotes.	Orange	Jaune
3	Retards dans la mise en place/retrait des bouées prioritaires lumineuses.	Rouge	Orange
4	Relève potentiellement insuffisante de futur pilote dû aux hausses annuelles projetées d'affectations et impact potentiel des études de risques.	Rouge	Orange
5	Efficacité de la navigation à cause de retards dus aux pilotes et aux navires et restrictions à la navigation.	Rouge	Orange
6	Coordination entre intervenants publics pour l'administration de services maritimes.	Orange	Orange
7	Ressources humaines – accès à des ressources ayant suffisamment de compétences et d'expertise en fonction de notre mandat, des orientations stratégiques de l'organisation (leadership, sécurité) et charge de travail.	Rouge	Orange
8	Application des mesures de sécurité par fournisseur (transbordement).	Orange	Jaune
9	Condition médicale inadéquate des pilotes.	Orange	Orange
10	Accident lors du transbordement des pilotes (bateaux-pilotes de l'APL).	Orange	Orange

Plusieurs éléments d'atténuation de ces risques sont en place à travers l'organisation avec l'objectif, pour l'APL, de:

- s'assurer de la prestation de services sécuritaires et efficaces de pilotage;
- conserver son image et sa réputation;
- réaliser ses objectifs stratégiques; et
- conserver son autosuffisance financière.

En tenant compte des mesures d'atténuation ci-haut ainsi que des contrôles supplémentaires identifiés dans le plan d'action du programme de gestion des risques, les risques stratégiques et opérationnels de l'Administration sont adéquatement contrôlés.

## OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

### Autosuffisance financière

#### *Gestion des produits et des charges.*

- Les tarifs pour les services de pilotage ont augmenté de 2,00 % le 6 mars 2014.
- Les honoraires de pilotage de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent ont augmenté de 0,78 % le 1er janvier 2014 selon les termes du contrat de service.
- En vertu du contrat de trois ans avec la Corporation des pilotes du St-Laurent Central, la hausse des honoraires de pilotage a atteint 1,41 % le 1er juillet 2014.
- Hausse de la marge bénéficiaire moyenne de pilotage par affectation qui s'établit à 297 \$ pour 2014 comparativement à 278 \$ en 2013. La tendance depuis 2009 (marge de 356 \$ en 2009) demeure tout de même à la baisse.
- Les conventions collectives des mécaniciens et des capitaines (affiliés à la Guilde de la Marine Marchande) travaillant sur les bateaux-pilotes de l'Administration et des répartiteurs et de certains membres du personnel de bureau (affiliés à l'Alliance de la Fonction Publique du Canada) sont en cours de négociations.

### Sécurité et efficacité

#### *S'assurer de rendre des services de pilotage sécuritaires*

- En 2014, les affectations sans incident ont représenté 99,92 % de l'ensemble des affectations (99,89% en 2013). L'APL a élaboré, en consultation avec les pilotes, un protocole d'examen après accident ou incident visant à prévenir la répétition d'incidents et à développer de meilleures pratiques; ce protocole a été mis en place en décembre 2014 à l'intérieur de chacune des circonscriptions.
- De concert avec la Corporation des pilotes du St-Laurent Central, l'Administration a entrepris en 2014 l'exécution d'une étude de risques portant sur la durée sécuritaire d'un voyage avec un seul pilote dans les eaux de la circonscription 1. Les résultats sont attendus en 2015.
- L'élaboration d'une autre étude de risques a débuté cette année;

cette étude sera effectuée afin d'évaluer s'il est nécessaire de régler les services de pilotage sur son territoire situé à l'est des Escoumins. Une première phase consistant à procéder à un appel d'offres de services visant les quatre ports majeurs de la Côte-Nord a été complétée. Une équipe de projet sera choisie et annoncée d'ici avril 2015 afin de mener l'étude de risques.

#### *Mise en place d'un système de formation / évaluation des pilotes et apprentis-pilotes*

- En 2014, des discussions ont eu lieu avec les pilotes et ont donné lieu, dans le cas de la Corporation des pilotes du bas St-Laurent, à la mise à jour et à la refonte d'un système de formation et d'évaluation des apprentis-pilotes. Les discussions se poursuivent avec la Corporation des pilotes du St-Laurent Central afin de recueillir leurs commentaires aux recommandations de l'Administration. Nous avons également entrepris des discussions pour la mise en place d'un système de formation et d'évaluation périodique des pilotes.

#### *Révision réglementaire*

- L'Administration a entrepris en 2014 une révision majeure de son règlement pour mieux répondre à son mandat d'assurer la sécurité de la navigation et d'assurer un service de pilotage efficace. Un projet de modification a donc été préparé modifiant, entre autres, les sujets de préavis, formation et évaluation des pilotes, l'examen après accident, le rôle du jury d'examen et la communication entre le pilote et le capitaine. Les consultations auprès des partenaires de l'APL ont également débuté.

#### *Qualité et efficacité des services de pilotage*

- Des membres de l'APL et un groupe important de clients ont participé à un groupe de travail dont la fonction était l'identification de mesures à prendre afin de réduire les délais de services causés par les navires; des recommandations ont été produites et sont en cours d'implantation. Des représentants de l'APL ont également participé à un autre groupe de travail portant sur l'identification de mesures visant à réduire les restrictions touchant les navires à fortes dimensions. Ces mesures ont été acheminées au Comité Permanent sur la sécurité de la navigation.
- L'Administration a coordonné le processus de mise en place de services de lamanage pour les pétroliers aux quais 86 et 87 dans le port de Québec.



### **Minimiser le taux de délais de services dus aux pilotes**

- En 2014, l'Administration a fourni des services de pilotage sans délai de services dans une proportion de 99.6% de nos missions de pilotage, résultant donc en des délais de services dus au manque de pilotes dans 0.4% des cas. Ce dernier pourcentage représente près de 500 heures de délais de services dus aux pilotes. Le manque de disponibilité des pilotes de la circonscription 1 lors de périodes de pointes de trafic et durant certaines périodes de congés fériés reste une situation préoccupante pour la Société.

### **Apprentis-pilotes**

- Au 31 décembre 2014, onze apprentis-pilotes continuent leur période de formation dans la circonscription couvrant les eaux navigables entre Montréal et Québec, et aucun apprenti-pilote n'a été recruté en 2014 pour la circonscription couvrant les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins.

### **Renouvellement et maintien périodique des immobilisations**

- Le quai brise-lames et les bateaux-pilotes de l'Administration sont localisés à sa base de transbordement des Escoumins et ont été complétés récemment. L'APL veille au bon entretien de ces actifs afin de maximiser leur durée de vie utile.



## **Politiques et initiatives du Gouvernement du Canada**

### **Programme de vérification interne et gestion intégrée des risques**

- Le rapport de vérification interne préliminaire portant sur les services d'affectation et de facturation a été déposé en 2014 et devrait être finalisé en 2015.

### **États financiers (IFRS)**

- Durant l'année 2014, l'APL a publié ses états financiers trimestriels non audités selon les Normes internationales d'information financière (IFRS), sur son site web.

### **Politiques gouvernementales**

- L'Administration s'engage à respecter l'esprit et l'objet des mesures et politiques gouvernementales. L'APL a donc intégré des gains d'efficacité opérationnelle et a contribué à la sécurité et efficacité du système de transport maritime dans notre région. Étant donné la forte proportion des coûts qui sont variables, la capacité de réduire en partie ces coûts variables est très limitée. L'Administration doit s'assurer que ses tarifs soient raisonnables et contribuent à la compétitivité de notre région.
- L'APL a l'intention de continuer à contribuer à l'examen entrepris par un comité d'experts nommés par le gouvernement sur l'application de la *Loi sur les transports* et de toute autre loi fédérale qui portent sur la réglementation économique des transports incluant la *Loi sur le pilotage*. A cet égard, nous avons proposé des améliorations à la *Loi sur le pilotage* relativement à la gouvernance et aux prestations de services actuels.

### **Gestion de la Société**

- La gestion de la Société est conforme aux politiques et procédures applicables du Gouvernement du Canada et sa gestion financière se fait en conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

### **Contrôle des coûts**

- La direction a pu reporter de 2014 à 2015 la contribution financière de l'Administration pour les unités portables de la Corporation des pilotes du bas St-Laurent; de plus, des analyses préliminaires indiquent que des économies importantes pourront être réalisées au moment où cette contribution sera effectuée (près de 50% par rapport au montant projeté) basées sur les options de remplacement choisies par la Corporation des pilotes du bas St-Laurent.

### **Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)**

- Dans la réalisation de son mandat en 2014, l'Administration n'a pas initié et n'a pas participé à aucune activité concrète réalisée sur un territoire domanial ou à l'étranger et liée à un ouvrage, susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants sur l'environnement.



# ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

## LES TARIFS

Le programme tarifaire actuel a été mis en vigueur le 6 mars 2014 pour une période se terminant le 31 décembre 2015.

## LES PILOTES

Les services de pilotage pour toutes les circonscriptions sont rendus par des pilotes contractuels (non employés) représentés par des corporations de pilotes avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Selon la *Loi sur le pilotage*, les pilotes œuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration. Tous les pilotes de notre région ont choisi d'être des pilotes contractuels. Les pilotes œuvrant dans le port de Montréal et dans le territoire entre Montréal et Québec sont représentés par la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, tandis que les pilotes œuvrant entre Québec et Les Escoumins sont représentés par la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts

## LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime ainsi que les dimensions des navires ont une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui comprend les mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent donc dans le port de Montréal, puisque la Voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE		
	2014	%
1 <sup>er</sup> trimestre	4 051	18,1 %
2 <sup>e</sup> trimestre	5 745	25,7 %
3 <sup>e</sup> trimestre	5 786	25,8 %
4 <sup>e</sup> trimestre	6 804	30,4 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

Bien que l'Administration évalue annuellement la situation du marché, elle n'a aucune influence sur le volume du trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

que par un seul groupe, et la *Loi sur le pilotage* ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec les corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme d'arbitrage obligatoire des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Lorsque ce mécanisme s'applique, un arbitre doit choisir entre les demandes de la Corporation ou les offres de l'Administration dans leur totalité.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent plus de 80 % des charges totales de l'Administration. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la situation financière future de l'Administration.

### Les conditions économiques nord-américaines et internationales

- Une économie forte ou un ralentissement économique significatif auront un impact sur les besoins en matière de transport maritime.

### Les conditions climatiques

- Les variations entre les températures plus clémentes et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

### La valeur du dollar canadien

- La variation du taux de change est un facteur qui se répercute sur le niveau des importations et des exportations, et du même souffle, sur l'activité maritime.

### L'inflation et les taux d'intérêt

- Ces deux facteurs économiques influencent le prix des produits et le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

### La concurrence des autres modes de transport

- Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les clients et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

### Source du trafic

- Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

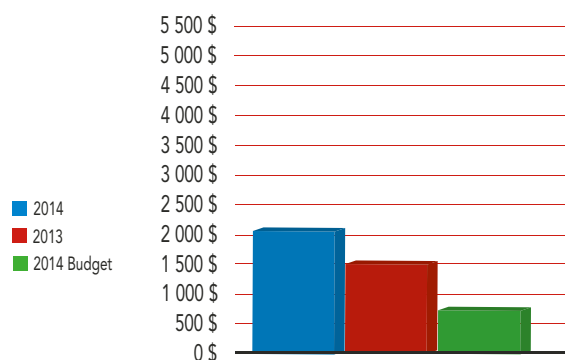
# RÉTROSPECTIVE ÉCONOMIQUE

Cette analyse a pour but de commenter les états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les résultats de l'année 2014 et le budget de l'année courante ainsi qu'avec les résultats de l'année précédente.

## SURVOL FINANCIER

Pour l'exercice 2014, l'Administration a enregistré un résultat global de 2,1 millions \$, comparativement à un résultat global budgété de 0,7 million \$ et un résultat global de 1,5 million \$ en 2013.

RÉSULTAT GLOBAL AU 31 DÉCEMBRE 2014  
(en milliers de \$)



## COMPARAISON AVEC LE BUDGET DE L'ANNÉE 2014

### PRODUITS

#### *Droits de pilotage*

Les revenus de pilotage ont été supérieurs de 3,6 millions \$ pour l'année financière 2014 comparativement au budget pour la même année. Le nombre d'affectations a été supérieur de 6,6 % au cours de l'année par rapport aux estimés budgétaires d'affectation dû au transport maritime céréalier et pétrolier entre autres. Les droits de pilotage prévus au budget reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2014 par rapport au nombre réel de 2013.

#### *Autres produits*

Les autres produits de l'APL ont dégagé un écart favorable non matériel par rapport au budget.

### CHARGES

#### *Honoraires des pilotes*

Les honoraires des pilotes ont été supérieurs de 1,0 million \$ en 2014 par rapport au budget dû en bonne partie à l'écart favorable de 6,6 % du nombre d'affectations budgété. Les honoraires des pilotes prévus au budget pour ces périodes reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2014 par rapport à 2013 et un taux d'inflation projeté de 2%.

#### *Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes*

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont été supérieurs aux estimés budgétaires de 1,6 million \$ dû à un nombre d'affectations supérieur au budget qui a résulté en un nombre de transbordements plus élevé que prévu.

#### *Salaires et avantages du personnel*

Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration d'un montant de 3,3 millions \$ sont similaires aux montants budgétés pour 2014.

#### *Services professionnels et spéciaux*

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont été inférieurs d'environ 0,2 million \$ pour l'année financière 2014 comparativement au budget, dû au report ou à l'annulation de certains projets.

#### *Loyers*

#### *Services publics, fournitures et approvisionnements*

#### *Transports, déplacements et frais d'accueil*

#### *Communications*

#### *Frais financiers*

#### *Entretien*

#### *Autres charges*

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 805 055 \$ dégageant un écart favorable de 180 945 \$ par rapport au budget. Cet écart favorable provient en bonne partie des achats moindres de fournitures informatiques et logiciels.

## COMPARAISON AVEC L'ANNÉE FINANCIÈRE 2013

### PRODUITS

#### ***Droits de pilotage***

Les droits de pilotage ont augmenté de 7,0 millions \$ pour l'année financière 2014 comparativement à 2013. Une hausse tarifaire de 2,00 % a été mise en place le 6 mars 2014 et le nombre d'affectations a augmenté de 7,0 % durant l'année 2014 par rapport à 2013.

#### ***Autres produits***

Les autres produits de l'APL de 2014 ont connu une variation favorable non matérielle par rapport à 2013.

### CHARGES

#### ***Honoraires des pilotes***

Les honoraires des pilotes ont augmenté de 4,2 millions \$ par rapport à l'année financière 2013 dû en partie à l'entrée en vigueur des nouveaux honoraires de pilotage ainsi qu'à la hausse de 7,0 % du nombre d'affectations.

#### ***Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes***

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont augmenté de 2,1 millions \$ en 2014 comparativement à l'année financière 2013. Le nombre plus élevé de transbordement enregistré à tous les points de transbordement de la Société expliquent l'écart défavorable.

### TRÉSORERIE

L'Administration a des liquidités de 3,8 millions \$ au 31 décembre 2014 (3,7 millions \$ au 31 décembre 2013), et un fonds de roulement de 7,8 millions \$ (3,2 millions \$ en 2013). Les autres actifs à court terme consiste en des débiteurs au montant de 12,2 millions \$ (9,6 millions \$ en 2013) et des placements à court terme de 4,25 millions \$.

De plus, l'Administration a versé un montant additionnel de 2 750 000 \$ dans sa réserve financière par le biais de placements à court terme.

#### ***Salaires et avantages du personnel***

Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration ont légèrement baissé à 3,3 millions \$ en 2014 par rapport à l'année 2013 (3,4 millions \$).

#### ***Services professionnels et spéciaux***

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont augmenté de 163 298 \$ pour l'année financière 2014 comparativement à l'année précédente. Cet écart est en bonne partie dû aux coûts associés à l'étude sur la durée sécuritaire d'un voyage par un seul pilote dans la circonscription 1.

#### ***Loyers***

#### ***Services publics, fournitures et approvisionnements Transports, déplacements et frais d'accueil***

#### ***Communications***

#### ***Frais financiers***

#### ***Entretien***

#### ***Autres charges***

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 805 055 \$ comparativement à un montant encouru en 2013 de 729 940 \$, dégageant un écart défavorable de 75 115 \$. Cet écart provient en majorité d'une dépense récurrente liée à la location des nouvelles installations de salle d'attente à Québec pour les pilotes.



**Le conseil d'administration** est responsable notamment de la planification stratégique de la société, incluant son plan d'entreprise, de ses finances et de son intendance générale. Voici quelques faits saillants de 2014 :

- renouvellement du mandat de Monsieur Michel Tosini;
- onze réunions durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle tenue le 15 mai 2014 et à laquelle le public était convié;
- en plus de ses responsabilités décrites plus haut, le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2014, incluant la planification stratégique, la mise-à-jour des risques stratégiques de l'entreprise, le déménagement du siège social, la tenue d'études de risques sur la circonscription no 3 et la durée sécuritaire d'un voyage par un pilote, le projet de révision réglementaire et le renouvellement des conventions collectives.

**Le comité de vérification** a pour mandat de faire le suivi et la supervision de la situation financière de l'Administration, et d'assurer le bon fonctionnement de ses systèmes d'information, des contrôles financiers et de ses pratiques de gestion :

- il est présidé par Monsieur Julius B. Spivack et composé également de Messieurs Gilles Morin et Louis Rhéaume;
- le comité s'est réuni à cinq occasions en 2014 et s'est intéressé notamment au rapport annuel, aux états financiers et rapports budgétaires trimestriels, à la vérification interne et au recouvrement des créances de droits de pilotage. Il s'est impliqué dans la publication trimestrielle des états financiers de l'Administration sur son site Internet.

**Le comité sur la gouvernance et les ressources humaines** a pour mandat de réviser les pratiques de gouvernance de l'Administration, et de modifier si nécessaire la stratégie de gestion du personnel, y compris les politiques en vigueur :

- il est présidé par Monsieur Frank Di Tomaso, secondé par Messieurs Michel Tosini et Jacques Vigneault;
- ce comité s'est réuni à trois occasions durant l'année 2014;
- durant l'année 2014, plusieurs sujets ont particulièrement intéressé le comité. Les sujets à plus haute visibilité traités par le Comité ont été la préparation d'un nouveau Code de conduite pour tous les employés de l'Administration ainsi que d'un plan stratégique de 5 ans en ressources humaines. Le comité s'est également intéressé à la formation des employés, au suivi du plan d'action sur le climat organisationnel et au recrutement de nouveaux employés. Plusieurs politiques nouvelles concernant la gestion des ressources humaines ont aussi été examinées ou approuvées. Enfin, le comité s'est penché sur les meilleures pratiques en matière de gouvernance et a identifié certaines mesures à prendre. La Charte du conseil a notamment été révisée et modifiée.

**La direction** relève du premier dirigeant dont les responsabilités générales consistent à tracer les grandes lignes de la stratégie de l'Administration, à en assurer le leadership et à veiller à l'intendance de ses ressources afin d'assurer l'exécution de sa mission :

- plusieurs fois par année, la direction se réunit au sein du comité de régie interne, afin d'examiner les sujets qui relèvent des affaires courantes de l'Administration;
- la direction a également des rencontres et des communications régulières avec les représentants des autorités gouvernementales, ainsi qu'avec les corporations de pilotes et les clients.

### AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2014; la solidité de l'encaisse permettra à l'Administration d'effectuer une importante contribution financière à la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent afin de renouveler leurs unités portables. L'Administration prévoit également continuer la constitution de sa réserve de trésorerie.

L'Administration a budgété une hausse de 3,5% du nombre d'affectations en 2015 par rapport à 2014.

L'Administration prévoit compléter en 2015 les renouvellements du contrat de service avec la Corporation des pilotes du St-Laurent Central, des conventions collectives avec ses employés membres de l'Alliance de la Fonction Publique du Canada et de ses employés membres de la Guilde de la marine marchande.

### SÉCURITÉ, EFFICACITÉ ET QUALITÉ DES SERVICES

L'Administration continuera à maximiser la sécurité, l'efficacité et la qualité des services en étant attentif aux besoins des clients. À cet effet, notamment, l'Administration entreprendra, entre autres, une analyse de risques concernant la circonscription no. 3, négociera un nouveau contrat de services avec la Corporation des pilotes

du St-Laurent Central, complétera la mise en place du système de formation et d'évaluation des pilotes et apprentis-pilotes et finalisera l'étude sur la durée sécuritaire d'un voyage par un seul pilote dans la circonscription no. 1.

### POLITIQUES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

L'Administration est soucieuse de se conformer aux politiques et initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du Gouvernement du Canada. L'Administration de pilotage des Laurentides poursuivra, entre autres, son système d'évaluation du conseil d'administration et de ses membres, continuera son programme de vérification interne et complétera l'implantation des deux recommandations du rapport d'Examen spécial déposé par le BVG.



# ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Produits</b>					
Droits de pilotage	73 699 \$	68 645 \$	68 969 \$	67 521 \$	59 499 \$
Bateaux-pilotes	11 302	9 316	9 630	9 703	8 934
Autres	135	105	153	175	808
<b>TOTAL</b>	<b>85 136</b>	<b>78 066</b>	<b>78 752</b>	<b>77 399</b>	<b>69 241</b>
<b>Charges</b>					
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	67 059	62 824	62 223	59 448	52 183
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	10 894	8 804	8 646	8 113	7 549
Opération et Administration	5 092	4 926	5 151	4 469	4 322
<b>TOTAL</b>	<b>83 045</b>	<b>76 554</b>	<b>76 020</b>	<b>72 030</b>	<b>64 054</b>
<b>Résultat global</b>	<b>2 091 \$</b>	<b>1 512 \$</b>	<b>2 732 \$</b>	<b>5 369</b>	<b>5 187 \$</b>
<b>Fonds de roulement</b>	<b>7 801 \$</b>	<b>3 152 \$</b>	<b>3 532 \$</b>	<b>10 107 \$</b>	<b>8 638 \$</b>
<b>Bénéfices non répartis (1)</b>	<b>23 958 \$</b>	<b>21 868 \$</b>	<b>20 356 \$</b>	<b>17 624 \$</b>	<b>12 254 \$</b>
Revenu moyen de pilotage par affectation	3 292 \$	3 282 \$	3 121 \$	3 004 \$	2 820 \$
Coût moyen de pilotage par affectation	2 995 \$	3 004 \$	2 816 \$	2 645 \$	2 474 \$
<b>Bénéfice net moyen de pilotage par affectation</b>	<b>297 \$</b>	<b>278 \$</b>	<b>305 \$</b>	<b>359 \$</b>	<b>346 \$</b>
<b>Ressources humaines</b>					
Direction	5	5	5	5	5
Administration & exploitation	10	10	10	10	10
Affectation	17	19	19	17	17
Employés de navire	11	10	9	14	14
Pilotes employés	-	-	-	-	7
Pilotes entrepreneurs (en brevets actifs – années)	181	180	179	177	184
Apprentis-pilotes	11	8	8	8	-
<b>Statistiques</b>					
Nombre d'affectations	22 386	20 915	22 096	22 474	21 096
Détenteurs de certificats de pilotage	4	7	7	7	7

(1) Cette statistique inclut dorénavant le capital d'apport en conformité avec les normes de présentation des IFRS.



### ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et l'exercice de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel concorde avec l'information contenue dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant et les règlements administratifs et les politiques de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chaque partie remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

L'auditeur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes canadiennes d'audit. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'Administration.

Le premier dirigeant



Fulvio Fracassi  
Montréal, Canada  
Le 11 mars 2015

Le directeur, finances et administration



Claude Lambert  
Montréal, Canada  
Le 11 mars 2015



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

### **Rapport sur les états financiers**

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Laurentides, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, et l'état du résultat global, l'état des variations de l'avoir et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2014, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

### **Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires**

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Laurentides dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'René Béliveau', written in a cursive style.

René Béliveau, CPA auditeur, CA  
directeur principal

Le 11 mars 2015  
Montréal, Canada

## État de la situation financière

au 31 décembre

(en dollars canadiens)

### Actif

#### Courant

Trésorerie (note 16)	3 767 729 \$	3 747 504 \$
Créances (note 16)	12 177 373	9 585 475
Placements à court terme (notes 6, 16)	4 250 001	-
	<u>20 195 103</u>	<u>13 332 979</u>

#### Non courant

Placement à long terme (notes 6, 16)	--	1 500 000
Immobilisations corporelles (note 7)	16 078 322	16 623 430
Immobilisations incorporelles (note 8)	773 646	1 048 608
	<u>16 851 968</u>	<u>18 171 038</u>

### Total de l'actif

	<u>37 047 071 \$</u>	<u>32 505 017 \$</u>
--	----------------------	----------------------

### Passif

#### Courant

Créiteurs et charges à payer (notes 10, 16)	12 393 839 \$	10 180 221 \$
	<u>12 393 839</u>	<u>10 180 221</u>

#### Non courant

Avantages du personnel (note 11)	525 253	457 112
Avantage incitatif à la location (note 4)	169 544	-
	<u>694 797</u>	<u>457 112</u>

### Total du passif

	<u>13 088 636</u>	<u>10 637 333</u>
--	-------------------	-------------------

### Avoir

Bénéfices non répartis (note 14)	23 958 435	21 867 684
	<u>23 958 435</u>	<u>21 867 684</u>

### Total du passif et de l'avoir

	<u>37 047 071 \$</u>	<u>32 505 017 \$</u>
--	----------------------	----------------------

Engagements et passif éventuel (notes 13 et 18)

*Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.*

Approuvé par le Conseil d'administration



PETER HENRICO  
Président du Conseil



JULIUS B. SPIVACK  
Membre et Président du Comité de vérification

## État du résultat global

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

### Produits

Droits de pilotage (note 12)

Autres produits

	2014	2013
	85 000 468 \$	77 961 082 \$
	135 220	105 191
	<u>85 135 688</u>	<u>78 066 273</u>

### Charges

Honoraires de pilotage

Coût d'exploitation des bateaux-pilotes

Salaires et avantages du personnel

Services professionnels et spéciaux

Loyers

Services publics, fournitures et approvisionnements

Transports, déplacements et frais d'accueil

Communications

Frais financiers

Entretien

Autres charges

	67 058 695	62 824 379
	10 894 405	8 803 691
	3 321 348	3 394 295
	965 434	802 136
	299 269	309 336
	209 075	163 863
	80 655	82 355
	65 907	65 352
	21 825	14 471
	16 131	10 670
	112 193	83 893
	<u>83 044 937</u>	<u>76 554 441</u>

**Résultat global pour l'exercice**

	<u>2 090 751 \$</u>	<u>1 511 832 \$</u>
--	---------------------	---------------------

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

## État des variations de l'avoir

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	21 867 684 \$	20 355 852 \$
Résultat global de l'exercice	<u>2 090 751</u>	<u>1 511 832</u>
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>23 958 435 \$</u>	<u>21 867 684 \$</u>

*Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante*

## État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)	2014	2013
<b>Activités opérationnelles</b>		
Résultat global pour l'exercice	2 090 751 \$	1 511 832 \$
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement	943 938	800 208
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	68 141	179 739
Variation de la tranche à long terme de l'avantage incitatif à la location	169 544	--
Perte sur cession d'actifs	5 643	--
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	(2 591 898)	(236 807)
Variation des créditeurs et charges à payer	2 213 618	(2 498 149)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<u>2 899 737</u>	<u>(243 177)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Achat de titre de placement	(2 750 001)	(1 500 000)
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(127 083)	(336 486)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(2 683)	(1 034 617)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	255	--
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>(2 879 512)</u>	<u>(2 871 103)</u>
<b>Trésorerie</b>		
Variation de l'exercice	20 225 \$	(3 114 280)\$
Solde au début de l'exercice	3 747 504	6 861 784
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<u>3 767 729 \$</u>	<u>3 747 504 \$</u>

## ■ Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

### ■ 1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides (« l'Administration »), constituée en 1972, au Canada, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration et être équitables et raisonnables. En vertu de la *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

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*. L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

Le siège social de l'Administration est situé au 999, boulevard de Maisonneuve Ouest à Montréal, Québec.

### ■ 2. Base d'établissement

#### Déclaration de conformité

Les états financiers ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) émises par le Bureau international des normes comptables (IASB).

La publication des états financiers a été approuvée par le conseil d'administration en date du 11 mars 2015.

#### Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf indication contraire.

#### Monnaie fonctionnelle et monnaie de présentation

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, soit la monnaie fonctionnelle de l'Administration.

#### Utilisation d'estimations et recours au jugement

La préparation des états financiers exige que la direction ait recours à son jugement, qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables ainsi que sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des produits et des charges.

##### (a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et hypothèses effectuées par la direction qui peuvent entraîner des ajustements matériels aux montants des actifs et passifs d'ici l'année suivante. La direction n'a pas effectué d'estimations comptables importantes dans la préparation de ces états financiers, à l'exception des obligations liées aux avantages du personnel et de la durée d'utilité des immobilisations corporelles et incorporelles.

##### (b) Jugements importants

Les jugements importants sur la valeur comptable de l'actif et du passif font appel à des estimations et des hypothèses faites par la direction et reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances. Les éléments qui ont fait l'objet de jugement sont les traitements comptables liés à la contribution pour l'acquisition d'unités portables ainsi qu'à la détermination des composantes et de la méthode utilisée pour l'amortissement des immobilisations.



## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

### ■ 3. Normes comptables

#### (a) Nouvelles normes publiées mais non encore en vigueur

Un certain nombre de nouvelles normes, d'interprétations et de modifications aux normes existantes ont été publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB) et sont obligatoires, mais ne s'appliquent pas encore à la période close du 31 décembre 2014 et n'ont pas été appliquées aux fins de l'établissement des états financiers.

##### **IFRS 9, Instruments financiers**

L'IFRS 9 remplace les directives de l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation* relatives au classement et à l'évaluation des actifs et passifs financiers. En vertu de l'IFRS 9, les instruments financiers sont classés et évalués au coût amorti, ou à la juste valeur, en fonction du modèle économique selon lequel ils sont détenus et des caractéristiques de leurs flux de trésorerie contractuels.

Cette norme est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018 et l'adoption par anticipation est permise. L'Administration évalue présentement les incidences de cette nouvelle norme sur ses états financiers.

##### **IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients**

La norme prévoit un modèle unique qui s'applique aux contrats avec des clients ainsi que deux approches de la comptabilisation des produits : à un moment donné ou au fil du temps. Le modèle proposé consiste en une analyse en cinq étapes des transactions visant à déterminer si les produits des activités ordinaires sont comptabilisés, quel montant est comptabilisé et à quel moment. De nouveaux seuils ont été mis en place relativement aux estimations et aux jugements, ce qui pourrait avoir une incidence sur le montant des produits comptabilisés et/ou sur le moment de leur comptabilisation.

Cette norme est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2017 et son adoption anticipée est permise. L'Administration évalue présentement les incidences de cette nouvelle norme sur ses états financiers mais ne s'attend pas à ce que celle-ci ait une incidence significative sur ses états financiers.

#### (b) Nouvelles normes mises en œuvre durant l'exercice

Aucune nouvelle norme affectant l'Administration n'a été mise en œuvre durant l'exercice.

### ■ 4. Principales méthodes comptables

Les méthodes comptables énoncées ci-dessous ont été appliquées d'une manière uniforme aux périodes présentées dans les présents états financiers.

#### **Trésorerie**

La trésorerie comprend les sommes détenues par l'Administration dans ses comptes bancaires.

#### **Immobilisations corporelles**

Les immobilisations corporelles obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations corporelles achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier naval. Les montants présentés au titre des travaux en cours sont virés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis.

**Notes afférentes aux états financiers**du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur le montant amortissable, soit le coût de l'actif diminué de sa valeur résiduelle, d'après le mode linéaire, à des taux établis selon la durée d'utilité estimative d'utilisation des biens. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes des immobilisations corporelles.

Les durées d'utilité prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations corporelles pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments.....	10 ans, 20 ans et 30 ans
Bateaux-pilote	
Coque et design.....	20 ans
Mécanique.....	20 ans
Électrique.....	15 ans
Équipement.....	5 ans, 10 ans
Remorque.....	10 ans
Mobilier et agencements.....	10 ans
Matériel de communication.....	5 ans
Matériel informatique.....	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement.....	10 ans, 20 ans et 25 ans
Quais	
Pieux et ancrages.....	30 ans
Palplanche.....	30 ans
Acier de contreventement.....	40 ans
Béton et pierre.....	40 ans
Défenses.....	25 ans
Système mécanique et passerelle.....	20 ans
Structure fixe.....	15 ans
Encaissement de bois.....	25 ans

Les modes d'amortissement, les durées d'utilité et les valeurs résiduelles sont réexaminés à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement au besoin.

Les profits ou les pertes résultant de la sortie d'une immobilisation corporelle sont déterminés par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle, et sont comptabilisés au résultat global pour l'exercice sur la base du montant net.

**Immobilisations incorporelles**

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur et sont constituées d'un droit d'utilisation d'une rampe de lancement aux Escoumins servant à l'exploitation de ses bateaux-pilotes, de logiciels et d'une contribution à l'acquisition d'unités portables faite à une corporation de pilotes. L'amortissement des immobilisations incorporelles est calculé d'après le mode linéaire, avec des durées de vie estimative variant de 4 à 15 ans. Le mode d'amortissement, la durée d'utilité et la valeur résiduelle des immobilisations incorporelles sont réexaminés à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement au besoin.

**Dépréciation d'actifs non financiers**

L'Administration passe en revue la valeur comptable de ses actifs non financiers, soit les immobilisations corporelles et incorporelles, à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe une indication de dépréciation. Si une indication existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

Pour les besoins des tests de dépréciation, les actifs qui ne peuvent être soumis à un test de dépréciation individuel sont regroupés pour former le plus petit groupe d'actifs qui génère, par leur utilisation continue, des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie 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'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de vente. Aux fins de l'évaluation de la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont comptabilisés à leur valeur actualisée par application d'un taux d'actualisation qui reflète les appréciations actuelles du marché, de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques 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 au 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.

### Avantages du personnel

#### Avantages du personnel à court terme et long terme

Les employés ont droit à des congés rémunérés, prévus dans leurs conventions collectives ou conditions d'emploi. Il s'agit de jours de congé de maladie qui s'accumulent mais ne s'acquiescent pas permettant à l'employé d'être rémunéré pendant son absence en reconnaissance de services rendus antérieurement ainsi que des congés spéciaux.

À mesure que les employés rendent des services, la valeur des congés rémunérés correspondant à ces services est constatée à titre de passif et de charge. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations telles que le taux d'actualisation, l'âge à la retraite, le taux d'utilisation des jours excédentaires aux congés octroyés annuellement pour les congés de maladie, le taux d'utilisation des congés spéciaux, la probabilité de départ et le taux de révision salariale pour calculer la valeur actualisée de l'obligation au titre des congés de maladie et congés spéciaux. Ces hypothèses sont révisées annuellement.

Les obligations sont présentées dans le poste créditeurs et charges à payer pour la portion à court terme et dans le poste avantages du personnel pour la portion à long terme à l'état de la situation financière.

#### Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif établi par la loi dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et l'Administration doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice. Aux termes des textes de loi en vigueur, l'Administration n'a pas une obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou un déficit de capitalisation. Par conséquent, les cotisations sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et elles représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite. L'Administration n'est pas tenue par la loi de combler les déficits actuariels du Régime.

#### Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi.

En février 2012, le programme pour le personnel non syndiqué a été modifié et par conséquent, les indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite ont cessé de s'accumuler. Seules les indemnités de fin de contrat de travail qui comprennent les avantages payables lorsqu'un contrat d'emploi est terminé avant la date normale de mise à la retraite sont toujours accordées. L'Administration comptabilise maintenant les indemnités de fin de contrat de travail en charge si elle

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

s'est manifestement engagée à mettre à exécution un plan formalisé pour mettre fin à l'emploi, sans possibilité réelle de se rétracter, avant la date normale de mise à la retraite, ou de fournir des indemnités de fin de contrat reliées à une offre pour encourager des départs volontaires.

Quant aux employés syndiqués, le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. L'obligation au titre des indemnités de départ est calculée à une valeur actualisée selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, du taux d'actualisation et du moment estimé du départ à la retraite. Ces hypothèses sont révisées annuellement.

### Avantage incitatif à la location

L'Administration bénéficie d'une clause de loyers gratuits du 1<sup>er</sup> avril 2014 au 30 avril 2015 en vertu de son nouveau bail pour les locaux de son siège social. Ces loyers gratuits sont considérés comme un avantage incitatif relatif au bail et présentés à titre de passif au 31 décembre pour la portion écoulée à cette date. L'avantage incitatif sera amorti linéairement sur la durée du bail à compter du 1<sup>er</sup> mai 2015 (nil au 31 décembre 2013).

### Constatation des produits

Les produits sont évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir. Les produits de l'Administration proviennent de la prestation de services et sont comptabilisés lorsque leur montant peut être évalué de façon fiable, lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à la Société et lorsque les coûts engagés ou à engager concernant la transaction peuvent être évalués de façon fiable.

Les produits provenant des droits de pilotage et de l'exploitation des bateaux-pilotes rencontrent ces critères et sont comptabilisés au moment de la prestation des services.

### Paiements au titre de la location

Tous les contrats de location de l'Administration sont des contrats de location simple et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location simple sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

### Instruments financiers

L'évaluation initiale des instruments financiers est effectuée à la juste valeur pour tous les instruments financiers et l'évaluation ultérieure ainsi que la comptabilisation des variations de la valeur des instruments financiers dépendent de leur classement qui est comme suit :

Les prêt et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Les coûts de transaction directement attribuables sont ajoutés à la juste valeur initiale. Après leur comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur. La trésorerie ainsi que les créances ont été classées dans cette catégorie.

Les placements détenus jusqu'à leur échéance sont des actifs financiers non dérivés, assortis de paiements déterminés ou déterminables et d'une échéance fixe, que l'entité a l'intention de conserver jusqu'à leur échéance. Ils doivent être évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les placements ont été classés dans cette catégorie.

Tous les passifs financiers de l'Administration, soient les créditeurs et charges à payer, sont classés à titre d'autres passifs. Les coûts de transaction directement attribuables sont déduits de la juste valeur initiale de ces passifs. Après leur comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 décembre 2014.

**Notes afférentes aux états financiers**du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)**■ 5. Contribution à l'acquisition d'unités portables**

Le 23 janvier 2013, l'Administration a signé avec les Pilotes du Saint-Laurent Central Inc. (Corporation) une entente de contribution financière. Cette entente prévoit un soutien financier de la part de l'Administration pour permettre l'acquisition d'unités portables de nouvelle génération par la Corporation. La contribution totale versée au cours de l'exercice 2013 s'élève à 964 400 \$. Cette entente est assortie de diverses clauses régissant l'utilisation et le remplacement de ces unités portables.

La contribution est présentée à titre d'actif incorporel dans les états financiers de l'Administration puisqu'elle n'a aucun droit de propriété sur les actifs, mais ces unités portables seront obligatoirement utilisées par la Corporation afin de rendre des services à l'Administration pour une période de 4 ans suivant leur acquisition. La contribution financière de l'Administration à la Corporation pour permettre l'acquisition des unités portables représente par conséquent un avantage économique futur pour l'Administration.

**■ 6. Placements**

	<b>31 décembre 2014</b>		<b>31 décembre 2013</b>	
	<u>Juste valeur</u>	<u>Valeur comptable</u>	<u>Juste valeur</u>	<u>Valeur comptable</u>
<b>A court terme</b>				
Obligations provinciales	<u>4 270 768 \$</u>	<u>4 250 001 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>-- \$</u>
<b>A long terme</b>				
Obligations provinciales	<u>-- \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>1 500 916 \$</u>	<u>1 500 000 \$</u>

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 20 761 \$ (917 \$ en 2013). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période sont compris entre 1,03% et 1,29%. Les échéances des obligations provinciales à court terme varient du 2 juin 2015 au 2 décembre 2015 (échéance du placement à long terme le 2 juin 2015 pour l'année 2013).

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

## ■ 7. Immobilisations corporelles

	Terrains	Bâtiments	Bateaux-pilotes	Mobilier et agencements	Matériel de communication	Matériel informatique	Installations d'embarquement	Quais	Total
<b>Coût</b>									
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	3 300 \$	367 448 \$	10 799 511 \$	198 218 \$	50 248 \$	582 077 \$	58 795 \$	9 608 156 \$	21 667 753 \$
Acquisitions	-	-	233 666	-	-	2 317	-	100 503	336 486
Cessions	-	(16 834)	(4 745)	(893)	(1 796)	(6 196)	-	-	(30 464)
Solde au 31 décembre 2013	3 300 \$	350 614 \$	11 028 432 \$	197 325 \$	48 452 \$	578 198 \$	58 795 \$	9 708 659 \$	21 973 775 \$
Acquisitions	- \$	21 473 \$	-	25 672 \$	10 670 \$	69 268 \$	-	-	127 083
Cessions	-	-	-	(60 888)	(9 701)	(49 854)	-	-	(120 443)
Solde au 31 décembre 2014	3 300 \$	372 087 \$	11 028 432 \$	162 109 \$	49 421 \$	597 612 \$	58 795 \$	9 708 659 \$	21 980 415 \$
<b>Amortissement et pertes de valeur</b>									
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	- \$	102 266 \$	2 923 238 \$	151 487 \$	48 747 \$	578 881 \$	12 329 \$	955 370 \$	4 772 318 \$
Amortissement pour l'exercice	-	18 809	319 627	12 986	1 501	2 997	2 745	249 826	608 491
Cessions	-	(16 834)	(4 745)	(893)	(1 796)	(6 196)	-	-	(30 464)
Solde au 31 décembre 2013	- \$	104 241 \$	3 238 120 \$	163 580 \$	48 452 \$	575 682 \$	15 074 \$	1 205 196 \$	5 350 345 \$
Amortissement pour l'exercice	- \$	13 566 \$	337 290 \$	9 482 \$	2 134 \$	24 293 \$	2 745 \$	276 783 \$	666 293 \$
Cessions	-	-	-	(54 990)	(9 701)	(49 854)	-	-	(114 545)
Solde au 31 décembre 2014	- \$	117 807 \$	3 575 410 \$	118 072 \$	40 885 \$	550 121 \$	17 819 \$	1 481 979 \$	5 902 093 \$
<b>Valeurs comptables</b>									
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	3 300 \$	265 182 \$	7 876 273 \$	46 731 \$	1 501 \$	3 196 \$	46 466 \$	8 652 786 \$	16 895 435 \$
Au 31 décembre 2013	3 300 \$	246 373 \$	7 790 312 \$	33 745 \$	- \$	2 516 \$	43 721 \$	8 503 463 \$	16 623 430 \$
Au 31 décembre 2014	3 300 \$	254 280 \$	7 453 022 \$	44 037 \$	8 536 \$	17 491 \$	40 976 \$	8 226 680 \$	16 078 322 \$

Les travaux de réalisation d'un nouveau bateau-pilote et d'un nouveau quai brise-lames se sont terminés au cours de l'exercice précédent (2013); ces travaux comprenaient les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier (frais de chantier naval pour le bateau-pilote).

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

## ■ 8. Immobilisations incorporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière PPU	Total
<b>Coût</b>				
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	200 000 \$	35 750 \$	- \$	235 750 \$
Acquisitions	- \$	70 217 \$	964 400 \$	1 034 617 \$
Solde au 31 décembre 2013	200 000 \$	105 967 \$	964 400 \$	1 270 367 \$
Acquisitions	- \$	2 683 \$	- \$	2 683 \$
<b>Solde au 31 décembre 2014</b>	<b>200 000 \$</b>	<b>108 650 \$</b>	<b>964 400 \$</b>	<b>1 273 050 \$</b>
<b>Amortissement et pertes de valeur</b>				
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	30 042 \$	- \$	- \$	30 042 \$
Amortissement pour l'exercice	13 324 \$	2 289 \$	176 104 \$	191 717 \$
Solde au 31 décembre 2013	43 366 \$	2 289 \$	176 104 \$	221 759 \$
Amortissement pour l'exercice	13 323 \$	21 718 \$	242 604 \$	277 645 \$
<b>Solde au 31 décembre 2014</b>	<b>56 689 \$</b>	<b>24 007 \$</b>	<b>418 708 \$</b>	<b>499 404 \$</b>
<b>Valeurs comptables</b>				
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	169 958 \$	35 750 \$	- \$	205 708 \$
Au 31 décembre 2013	156 634 \$	103 678 \$	788 296 \$	1 048 608 \$
Au 31 décembre 2014	143 311 \$	84 643 \$	545 692 \$	773 646 \$

## ■ 9. Facilité de crédit

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 1 500 000 \$ en 2014 (1 500 000 \$ en 2013), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui s'est maintenu à 3,00% en 2014. Cette marge de crédit est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Elle est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang au montant de 3 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2013) sur les créances. Au 31 décembre 2014, l'Administration n'utilisait pas cette marge (nil en 2013).

## ■ 10. Crédoiteurs et charges à payer

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Créditeurs	12 330 315 \$	9 986 337 \$
Avantages du personnel	45 292	193 884
Avantage incitatif à la location	18 232	-
	<b>12 393 839 \$</b>	<b>10 180 221 \$</b>

**Notes afférentes aux états financiers**du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)**■ 11. Avantages du personnel****Régime de retraite**

Tous les employés de l'Administration sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif, établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et l'Administration doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général en vigueur à la fin de la période était de 1,45 \$ (1,64 \$ en 2013) pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 376 119 \$ (367 432 \$ en 2013).

Le gouvernement est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2% par année des services validables, multiplié par la moyenne des cinq meilleures années salariales consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

**Indemnités de départ et congés rémunérés****Indemnités de départ**

L'Administration paie à ses employés syndiqués qui en ont droit des indemnités de départ fondées sur la nature du départ, les années de service et le salaire en fin d'emploi (l'accumulation des indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite pour le personnel non syndiqué a cessé à compter de février 2012). Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Pour calculer l'obligation au titre des indemnités de départ la direction utilise un taux de croissance de la rémunération de 3,76 % (2013 : 3,88 %), un taux d'actualisation de 2,06 % (2013 : 2,68 %), et l'âge de 60 ans (2013 : 55 ans) comme hypothèse de départ à la retraite.

**Congés rémunérés (congrés spéciaux et de maladie)**

L'Administration offre à ses employés des congés spéciaux ainsi que des congés de maladie en fonction de leur salaire et des droits accumulés au cours de leurs années de service. Ces droits peuvent être accumulés mais ne s'acquièrent pas. Pour calculer la valeur actuelle de son obligation, la direction utilise un taux de croissance de la rémunération de 3,76 % (2013 : 3,88 %), un taux d'actualisation de 2,06 % (2013 : 2,68 %), et l'âge de 60 ans (2013 : 55 ans) comme hypothèse de départ à la retraite.

Les renseignements utiles à l'égard du régime d'indemnités de départ et des congés spéciaux et de maladie sont les suivants :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Obligation constituée au début de l'exercice	650 996 \$	389 945 \$
Charges de l'exercice	162 736 \$	421 995 \$
Indemnités versées au cours de l'exercice	(243 188) \$	(160 944) \$
Obligation constituée à la fin de l'exercice	<u>570 544 \$</u>	<u>650 996 \$</u>
Tranche à court terme (incluse dans les crédateurs et charges à payer)	45 291 \$	193 884 \$
Tranche à long terme	<u>525 253 \$</u>	<u>457 112 \$</u>
	<u>570 544 \$</u>	<u>650 996 \$</u>



**Notes afférentes aux états financiers**du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)**12. Réglementation des tarifs des droits de pilotage**

L'Administration doit, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, fixer par règlement général, les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la Gazette du Canada. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la Gazette du Canada. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant la réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage* stipule que le Gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs de droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration et la création d'une réserve financière raisonnable permettant, entre autres, le renouvellement de ses immobilisations.

**13. Engagements****Contrats de location simple**

L'Administration loue des espaces de bureaux et certains équipements de bureau. Les contrats de location ont une durée de 1 à 11 ans et comportent une option de renouvellement après cette date.

Les paiements à effectuer au titre des contrats de location simple non résiliables se présentent comme suit :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Moins de 1 an	340 982 \$	243 276 \$
Entre 1 et 5 ans	1 344 700	1 335 047
Plus de 5 ans	1 739 044	2 197 822
	<u>3 424 726 \$</u>	<u>3 776 145 \$</u>

**Autres engagements**

Au 31 décembre 2014, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux ainsi que des dépenses connexes aux services de pilotage. Les montants estimatifs à payer sont :

2015	708 754 \$
2016	431 137
2017	284 412
2018	--
2019	--
	<u>1 424 303 \$</u>

Au 31 décembre 2013, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux, des services informatiques, des dépenses connexes aux services de pilotage et la construction d'un bateau-pilote pour un montant de 1 642 947 \$.

**Notes afférentes aux états financiers**du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)**■ 14. Gestion du capital**

La structure de capital de l'Administration consiste en ses bénéfices non répartis et est régie par la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration ne peut modifier sa structure de capital, ni exécuter d'instruments de dette, sans avoir obtenu l'approbation du gouvernement fédéral.

L'Administration gère son capital de façon prudente en gérant ses produits, ses charges, ses actifs, et ses opérations générales de nature financière en s'assurant qu'elle réalise ses objectifs de façon efficace et en conformité avec les différentes lois qui la gouvernent. En 2014, l'Administration n'a apporté aucun changement à sa façon de gérer son capital.

Tel que stipulé dans la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit assurer le financement autonome de ses opérations et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires. Au 31 décembre 2014, les bénéfices non répartis s'élevaient à 23 958 435 \$ (21 867 684 \$ en 2013) et le fonds de roulement était de 7 801 264 \$ (3 152 758 \$ au 31 décembre 2013)

**■ 15. Parties liées**

L'Administration est liée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non-liées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les états financiers.

Les seules autres transactions avec des parties liées engagées par l'Administration sont celles conclues avec les principaux dirigeants, incluant les membres du conseil d'administration. Leur rémunération se compose comme suit au 31 décembre :

	2014	2013
Rémunération et autres avantages à court terme	878 556 \$	881 544 \$
Cotisations au titre des régimes de retraite	112 278	103 780
Indemnités de départ	100	97 032
	<u>990 934 \$</u>	<u>1 082 356 \$</u>

**■ 16. Instruments financiers****Juste valeur**

Les actifs et les passifs financiers sont la trésorerie, les créances, les placements ainsi que les créditeurs et les charges à payer. La valeur comptable de chacun de ces postes, à l'exception des placements, correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur de par leur échéance à court terme.

Les justes valeurs des instruments financiers sont classées selon une hiérarchie qui reflète l'importance des données utilisées pour effectuer les évaluations. La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier pour lequel une donnée importante non observable a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie. La hiérarchie des évaluations à la juste valeur se compose des niveaux suivants :

- Niveau 1 : La juste valeur est fondée sur les cours du marché (non ajustés) sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques, auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation.
- Niveau 2 : La juste valeur repose sur des techniques d'évaluation fondées sur des données d'entrée concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

- Niveau 3 : La juste valeur repose sur des techniques d'évaluation fondées sur une part importante de données non observables sur le marché.

Au 31 décembre 2014, la trésorerie est évaluée à la juste valeur en fonction du niveau 1 tandis que les créances, les créditeurs et les charges à payer sont évalués selon le niveau 2. Les placements à court et long terme ont une juste valeur de 4 270 768 \$ (1 500 916 \$ en 2013) au 31 décembre 2014. La juste valeur de ces placements est établie en fonction des cours du marché secondaire, établis selon le cours acheteur à la date de clôture (niveau 1).

### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances de l'Administration.

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage, et prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés. Au 31 décembre 2014, une créance de 197 157 \$ est en souffrance (197 157 \$ en 2013). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 12 177 373 \$ (9 585 475 au 31 décembre 2013). Il n'y a pas de concentration des créances.

L'Administration fait uniquement affaire avec des banques à charte canadiennes et des institutions financières reconnues dont la cote de crédit est de qualité supérieure. Le risque de crédit maximal associé à la trésorerie est de 3 767 729 \$ (3 747 504 \$ au 31 décembre 2013). De plus, pour ses placements à court et à long terme, l'Administration se conforme aux lignes directrices émises par le ministre des Finances en ne transigeant que pour des obligations ou autres titres de Sa Majesté la Reine du chef du Canada ou d'une province ou d'une municipalité canadienne ou garantis par celles-ci. Le risque de crédit maximal associé aux placements à court et à long terme est de 4 250 001 \$ (1 500 000 \$ au 31 décembre 2013).

### Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

L'Administration peut être exposée au risque de taux d'intérêt en raison de l'utilisation de sa facilité de crédit d'exploitation puisque celle-ci porte intérêt. Au 31 décembre 2014, le solde de cette facilité était nul (nil en 2013). De plus, l'Administration a une exposition au risque de taux d'intérêt pour ses placements à court et à long terme; cependant, les taux de rendement étant garantis, toute variation du taux d'intérêt n'aurait pas d'impact significatif sur les états financiers.

Au cours de l'exercice financier 2014, la dépense d'intérêts totale est de 10 825 \$ (2 604 \$ en 2013).

### Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses opérations et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires et dépend donc des sources de financement et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque de liquidité en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, tel que présenté à la note 9, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement. Les créditeurs et charges à payer sont dus à l'intérieur d'une période de trois mois.

L'exposition au risque de l'Administration, ses objectifs, politiques et processus de gestion et d'évaluation de ce risque n'ont pas changé de manière notable par rapport à l'exercice précédent.

## Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2014  
(en dollars canadiens)

### ■ 17. Évènement subséquent

Le 9 février 2015, l'Administration a signé avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (Corporation) une entente de contribution financière. Cette entente prévoit un soutien financier de la part de l'Administration permettant l'acquisition de diverses composantes qui constitueront les unités portables de nouvelle génération utilisées par la Corporation. La direction estime que la contribution maximale de l'Administration sera limitée à environ 410 000 \$ échelonnée sur une durée de quatre (4) ans. Cette entente est également assortie de diverses clauses régissant les ententes de la Corporation avec ses fournisseurs, ainsi que l'utilisation et le remplacement de ces unités portables.

### ■ 18. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est assujettie à diverses réclamations ou poursuites judiciaires. La direction estime que le règlement final de ces réclamations ne devrait pas avoir d'effet important sur les états financiers.