



Administration
de Pilotage
des Laurentides

RAPPORT ANNUEL 2015



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
Site internet : 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 les pilotes 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 2015

TABLE DES MATIÈRES

- 2 **Faits saillants et indicateurs de rendement**
- 4 **Message du président du conseil et du premier dirigeant**
- 6 **Biographies des membres du conseil et de la direction**
- 8 **Mandat**
- 8 **Énoncé de vision, de mission et de valeurs**
- 9 **Description des activités et revue de l'année**
- 12 **La sécurité et les événements maritimes**
- 13 **Gestion des risques**
- 14 **Réalizations**
- Objectifs stratégiques 2015
- 17 **Environnement économique**
- 18 **Rétrospective économique**
- 20 **Les pratiques de gouvernance**
- 21 **Perspectives 2016**
- 22 **État comparatif et statistiques**
- 23 **Section financière**

F AITS SAILLANTS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Année financière 2015

> FAITS SAILLANTS

⚓ Résultat global de 3,6 millions \$.

⚓ Produits de 86,2 millions \$, en hausse de 1,3 % comparativement à 2014, principalement dû à la hausse des dimensions moyennes des navires.

⚓ Nombre d'affectations en baisse (4,1 %) en 2015 par rapport à 2014.

⚓ Charges de 82,6 millions \$, en baisse de 0,5 % par rapport à 2014.

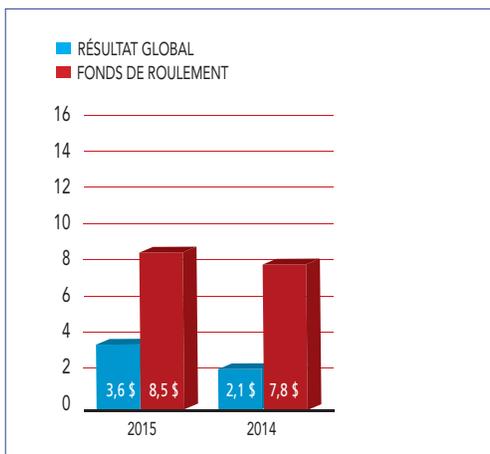
⚓ Aucun accident majeur enregistré au cours de l'exercice.

> INDICATEURS DE RENDEMENT

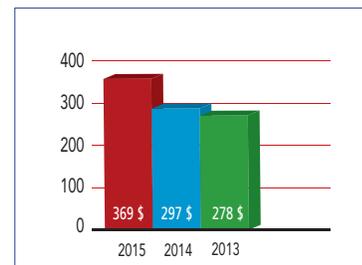
Les principaux indicateurs de rendement de la Société ont trait à l'autonomie financière ainsi qu'à la qualité et l'efficacité du service.

AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE

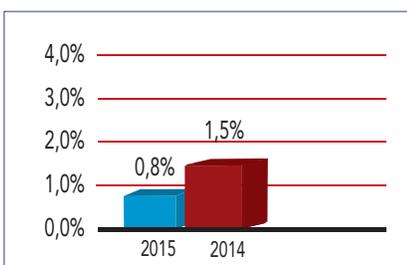
A Résultat global et fonds de roulement (en millions \$)



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



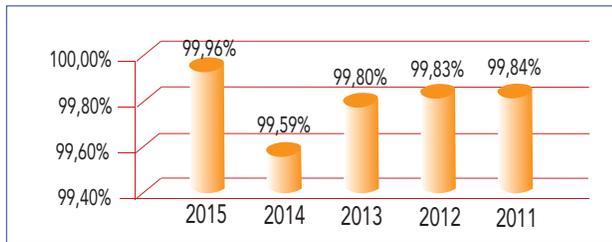
C Comptes débiteurs



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. Le calcul de cet indicateur a été modifié en 2015 pour refléter la moyenne des comptes débiteurs ayant des factures impayées qui excèdent les termes de crédit de 28 jours durant toute l'année financière, et non qu'au 31 décembre de l'année. Les calculs pour l'année 2014 reflètent également cette nouvelle façon de mesurer l'atteinte de cet indicateur.

QUALITÉ ET EFFICACITÉ DU SERVICE

A1 Missions de pilotage sans délai de service causé par les pilotes



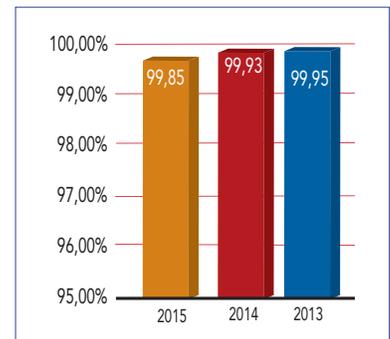
A2 Nombre d'heures de délais de service des pilotes



B Affectations effectuées sans erreur

Cet indicateur a été modifié durant la dernière année; il vise à compiler le nombre d'erreurs d'affectation et à indiquer une tendance sur quelques années, plutôt qu'un nombre d'erreurs sur une base annuelle, comme auparavant. L'objectif est de garder cet indicateur au-dessus de 99,90%. Le nombre d'erreurs d'affectation pour 2015 excède l'indicateur de rendement prévu. La complexité croissante des règles d'affectation est le principal élément expliquant cette situation. Afin de s'assurer de l'atteinte de l'indicateur, des formations supplémentaires seront identifiées et offertes aux employés.

Pourcentage d'affectations effectuées sans erreur



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT



Julius Spivack, vice-président
du conseil d'administration
et président par intérim



Fulvio Fracassi,
premier dirigeant

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) est heureuse d'annoncer que 2015 a été une année fort occupée et couronnée de succès pour notre organisation. Nous avons dépassé nos objectifs financiers et fourni des services de pilotage sécuritaires en temps opportun et de qualité à notre clientèle.

Les produits ont atteint 86,2 millions \$ en 2015, ce qui représente une hausse de 1,3 % par rapport à l'année précédente et ont généré un résultat global de 3,6 millions \$, excédant notre projection budgétaire pour l'année malgré un recul d'environ 4 % dans le nombre de nos missions de pilotage. Ces succès peuvent être attribués à certains facteurs-clés, tels que des mesures efficaces de contrôle des coûts, la hausse continue des dimensions moyennes des navires sur le St-Laurent et la hausse tarifaire de 2 % entrée en vigueur en 2015. Cette performance financière favorable a permis à l'APL de geler ses tarifs pour 2016.

L'APL a continué à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces à ses clients, effectuant près de 22 000 missions de pilotage sans accident majeur en 2015. En fait, nous avons atteint un taux sans accident de 99,93 %, une amélioration de notre excellent dossier de sécurité pour une deuxième année consécutive. Des services sans délai dus aux pilotes ont été fournis dans 99,96 % de nos missions d'affectation. En d'autres termes, ce taux signifie que seulement 10 délais sur plusieurs milliers de missions de pilotage ont été attribuables au manque de disponibilité de nos pilotes. Ce résultat représente une réalisation majeure et une amélioration significative par rapport aux années précédentes.

Deux ententes majeures ont été négociées durant cette année, soit le contrat de service avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central Inc. (CPSLC) et le renouvellement de la convention collective de nos capitaines et mécaniciens de bateaux-pilotes représentés par la Guilde de la Marine Marchande. De plus, une entente de principe est intervenue avec nos employés membres de l'Alliance de la fonction publique du Canada; cette entente a été approuvée par les deux parties au début 2016. Nous sommes satisfaits avec les résultats obtenus dans le cadre de ces négociations qui serviront bien les besoins futurs de notre organisation et ceux de nos clients.

L'étude de risques portant sur la durée sécuritaire d'un voyage avec un seul pilote dans la circonscription no 1 (Montréal – Québec) a été complétée en 2015. Un certain nombre de recommandations ont été discutées dans le cadre des négociations du contrat de service avec CPSLC, tandis que d'autres ont fait l'objet du processus de la sélection de l'offre finale devant un arbitre. Notons également que les études de risques de pilotage dans les ports de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre se sont poursuivies en 2015 et que les consultations avec les partenaires pertinents, les représentants de l'industrie et les autorités portuaires ont débuté.

Des changements règlementaires liés aux brevets de pilotes ont été implantés pendant que nous continuons à travailler et progresser sur notre projet majeur de révision et de mise-à-jour de notre réglementation. L'APL a également contribué à l'examen de la *Loi sur les transports* au Canada initié par le gouvernement du Canada en proposant des améliorations à la *Loi sur le pilotage*.

L'année qui vient sera remplie de défis et d'opportunités alors que la Société navigue à travers une économie volatile et parfois difficile à prévoir. Les priorités pour l'année 2016 consisteront, entre autres, à fournir des services ponctuels et à coût raisonnable, tout en assurant la sécurité de la navigation. Soucieux de notre mission de protéger l'intérêt public, nous contestons la récente décision rendue dans le cadre du processus de sélection de l'offre finale, complétons notre réforme règlementaire et contribuons au développement de la réponse gouvernementale ayant trait aux recommandations portant sur les services de pilotage du rapport d'examen par le comité d'experts.

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 vice-président du conseil d'administration
et président par intérim



Julius Spivack
Montréal, Canada
Le 10 mars 2016

Le premier dirigeant



Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 10 mars 2016

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU CONSEIL



De gauche à droite :
Jacques Vigneault,
Gilles Morin,
Michel Tosini et
Julius Spivack.

Sont absents de la photo :
Frank Di Tomaso et
Louis Rhéaume

> **Julius Spivack**, vice-président et Président du Conseil par intérim

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.

> **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 reliées au domaine du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

> **Louis Rhéaume**, membre

Capitaine Louis Rhéaume est détenteur d'un brevet de capitaine au long cours, d'une majeure en transport maritime de l'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.

> **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 est actuellement président du conseil d'administration de la

Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) et siège également 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.

> **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.

> **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.

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DE LA DIRECTION

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 est diplômé de l'université McGill en droit civil et common law, est membre du Barreau du Québec et de l'Ontario et est détenteur d'un brevet de pilote professionnel (aérien).



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.



Steve Lapointe, Directeur à l'affectation

Monsieur Steve Lapointe est diplômé du Cégep de Rimouski en Techniques policières, et de l'Institut maritime du Québec de Rimouski en Techniques de la Logistique du transport. Il 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.



Benoit Sabourin, Contrôleur

Monsieur Benoit 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 est contrôleur de la société depuis 2013.

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 plusieurs années, 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.



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 titulaire 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.

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1^{er} 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, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, 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 droit de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour lui garantir son autonomie financière.

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 suit :



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

1. 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.

2. Professionnalisme 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

D

ESCRPTION DES ACTIVITÉS ET REVUE DE L'ANNÉE

> 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.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. 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 transbordement sont offerts par des sociétés du Groupe Océan avec lesquelles l'Administration contracte.

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 plu-

sieurs 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 45. Il y avait un effectif de 174 pilotes entrepreneurs, 4 détenteurs de certificat de pilotage ainsi que 10 apprentis-pilotes au 31 décembre 2015. Leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime.



> 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 observe le maintien de la tendance à la hausse des dimensions et du tirant des navires depuis quelques années.

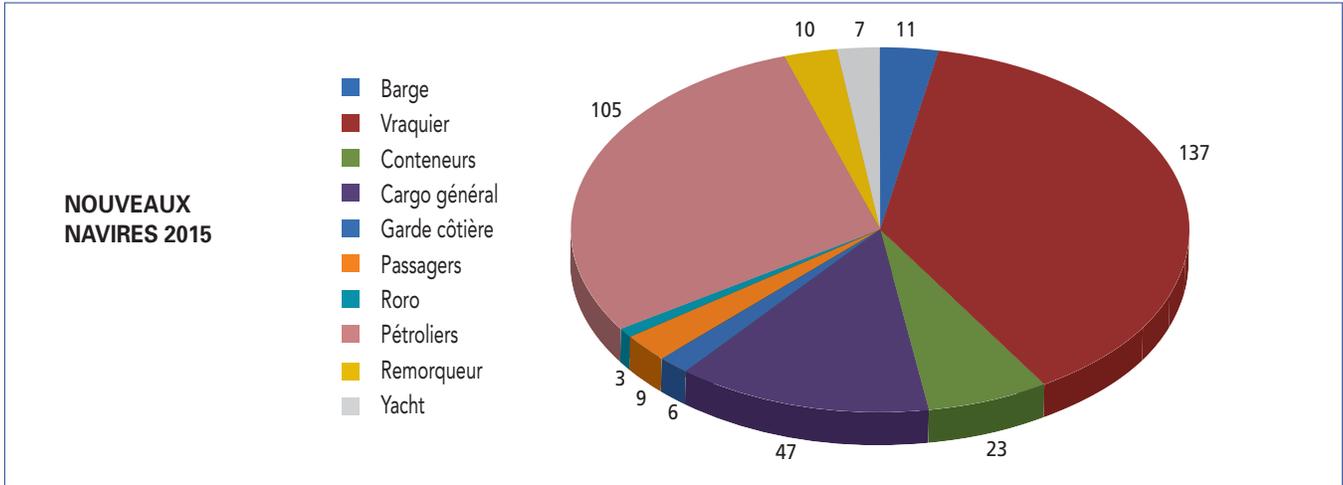
Les produits et les charges de bateaux-pilotes sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses du centre d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas de répercussion importante sur celles-ci.

> 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 2015, il y a eu 358 nouveaux navires, comparativement à 360 pour l'année 2014. De ces navires, 137 étaient des vraquiers et 105 étaient des pétroliers.

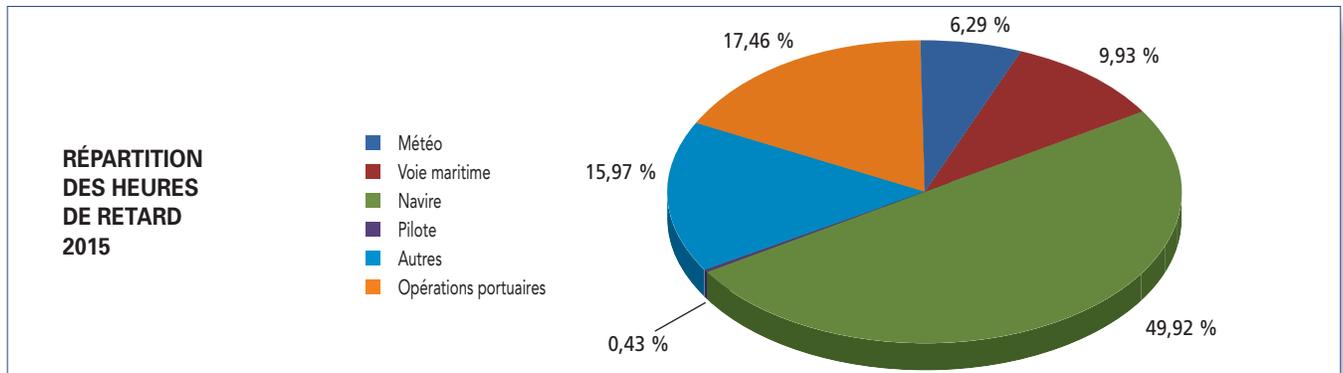


Les données recueillies par l'Administration lui permettent d'analyser les principales causes de délais de service; pour ce faire, nous regroupons six catégories de retard (voir graphique ci-dessous). Basé sur ces analyses, nous compilons ensuite et mettons à jour les données relatives aux délais de service par mission dus aux pilotes et avons préparé une analyse de ce type de délai en heures (voir graphiques sur les délais de service dus aux pilotes à la page 3 de ce rapport); il est à noter que le nombre de pilotes affectés à une mission de pilotage est utilisé comme base de calcul.

L'année 2015 a enregistré un nombre beaucoup moins élevé que les années précédentes quant au nombre

d'heures de délais de service dus au manque de disponibilité des pilotes (voir graphique à la page 3). Les pilotes de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central ont pu fournir une disponibilité presque parfaite durant l'année 2015. Quant aux pilotes de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, ils ont rendu des services sans aucun délai comme par les années passées. Il est donc important de souligner que le pourcentage de délais de service dus au manque de disponibilité des pilotes est passé de 4,84% du nombre total d'heures de retard en 2014 à 0,43% en 2015. La réduction et même l'élimination de tout délai reste une priorité importante pour l'Administration.

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 la proposition de modification réglementaire que compte déposer la Société.



> 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 2015 (1 500 000 \$ en 2014), autorisée par le ministre des Finances.

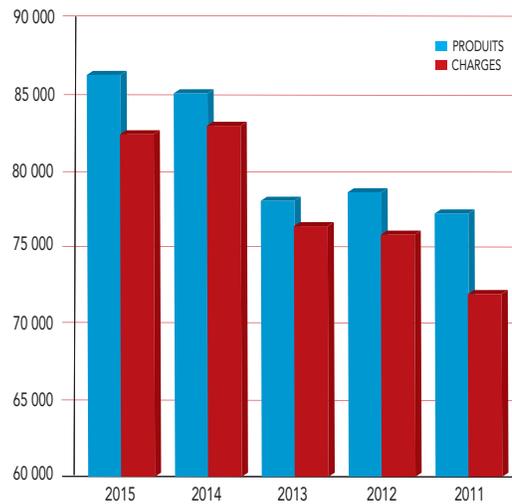
Les produits de 2015 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,00 % qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2015 ainsi que le volume du nombre d'affectations. Les produits de l'Administration sont également influencés par le profil commercial et les caractéristiques physiques des navires naviguant sur ses eaux maritimes. Tel que mentionné précédemment, ces caractéristiques démontrent des di-

mensions de navires de plus en plus élevées.

Les charges de l'année 2015 sont principalement composées des hono-

raires 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 \$)



L A SÉCURITÉ ET LES ÉVÉNEMENTS 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.

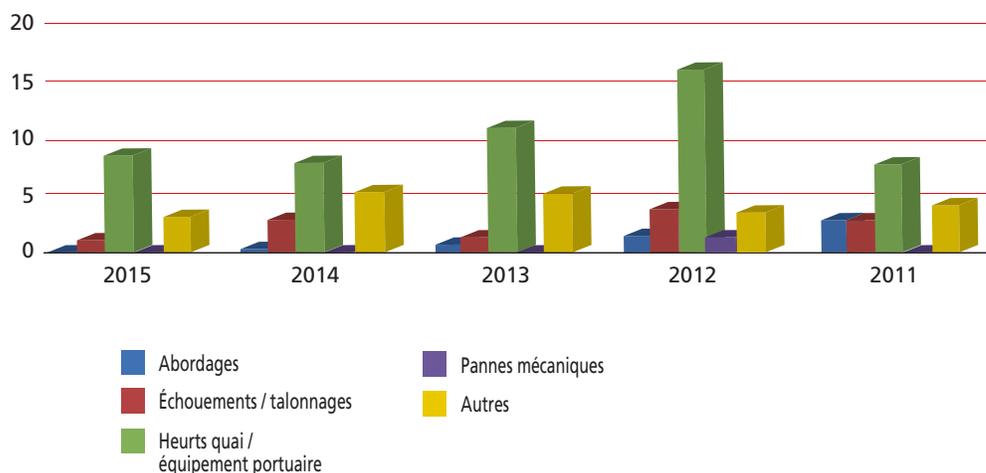
Au cours de 2015, aucun accident majeur causé par une défaillance des services de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rappor-

tés 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 2015 ET 2014.

Évènements	2015				2014			
	Importance			Total	Importance			Total
	élevée	moyenne	faible		élevée	moyenne	faible	
Abordages	-	-	-	-	-	-	-	-
Échouements/ talonnages	-	1	-	1	-	3	-	3
Heurts quai/ équipement portuaire	-	-	9	9	-	1	8	9
Pannes mécaniques	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	1	3	4	-	2	4	6
Total	-	2	12	14	-	6	12	18

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



G ESTION 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 cou-

leur 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 cou-

leur rouge représente un risque élevé qui requiert une action immédiate de la part de la direction (aucune dans ce tableau).

	Risques	Inhérents	Résiduels
1	Établir la stratégie financière de planification tarifaire afin de maintenir une grille tarifaire compétitive pour les clients tout en maintenant l'autosuffisance financière de l'organisation.		
2	Manque de procédures rigoureuses pour suivi après accident, formation et évaluation périodique des pilotes.		
3	Retards dans la mise en place/retrait des bouées prioritaires lumineuses.		
4	Relève potentiellement insuffisante de futurs pilotes dû aux hausses annuelles projetées d'affectations et impact potentiel des études de risques.		
5	Efficacité de la navigation à cause de retards dus aux pilotes et aux navires et restrictions à la navigation.		
6	Coordination entre intervenants publics pour l'administration de services maritimes.		
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.		
8	Application des mesures de sécurité par fournisseur (transbordement).		
9	Condition médicale inadéquate des pilotes.		
10	Accident lors du transbordement des pilotes (bateaux-pilotes de l'APL).		

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 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.

> AUTOSUFFISANCE FINANCIÈRE

GESTION DES PRODUITS ET DES CHARGES

- Les tarifs pour les services de pilotage ont augmenté de 2,00 % le 1er janvier 2015.
- Les honoraires de pilotage de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent ont augmenté de 1,38 % le 1er janvier 2015 selon les termes du contrat de service.
- Un nouveau contrat de cinq ans avec la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central est en vigueur. Ce contrat comporte des augmentations économiques globales raisonnables pour la durée du contrat. Les taux des honoraires de pilotage sont restés inchangés au 1er juillet 2015. Des coûts supplémentaires pourraient survenir si certains événements hors du contrôle de la Société se produisaient (comme par exemple le calendrier de la pose et du retrait des bouées prioritaires), ce qui aurait pour effet de faire augmenter le coût du contrat.
- Hausse de la marge bénéficiaire moyenne de pilotage par affectation qui s'établit à 369 \$ pour 2015 comparativement à 297 \$ en 2014. La tendance à la baisse depuis 2009 (marge de 356 \$ en 2009) semble vouloir se résorber.
- La convention collective des mécaniciens et des capitaines (affiliés à la Guilde de la Marine Marchande)

travaillant sur les bateaux-pilotes de l'Administration a été renouvelée pour une période de trois ans jusqu'en juin 2017; l'accumulation des indemnités de départ en cas de départ volontaire a été abolie. Quant à la convention collective des réparateurs, de certains membres du personnel de bureau et matelots (affiliés à l'Alliance de la Fonction Publique du Canada), une entente de principe est intervenue au début 2016 dans le cadre du processus de médiation et a été approuvée par les deux parties; l'accumulation des indemnités de départ en cas de départ volontaire a été abolie.



> SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ

S'ASSURER DE RENDRE DES SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES

- En 2015, les affectations sans incident ont représenté plus de 99,93% de l'ensemble des affectations (99,92% en 2014). L'APL a élaboré et mis en place, en consultation avec les pilotes, un protocole d'examen après accident ou incident pour chacune des circonscriptions afin de prévenir la répétition d'incidents et de développer de meilleures pratiques.
- En vertu du nouveau contrat de services avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, le ou la pilote impliqué(e) dans un accident devra se montrer disponible pour rencontrer l'Administration, si cette dernière l'estime nécessaire, pour discuter de l'événement.
- L'Administration a reçu en 2015 les conclusions de l'étude de risques portant sur la durée sécuritaire d'un voyage avec un seul pilote dans les eaux de la circonscription 1; les conclusions et recommandations du rapport portent, entre autres, sur la révision de la durée maximale des affectations en simple pilotage, la diminution de l'incertitude liée au système actuel d'affectation des pilotes pour les départs de nuit, l'allongement de la période de repos entre deux affectations, une meilleure synergie entre les ressources à la passerelle et la réduction, dans la mesure du possible, des retenues. Certaines recommandations ont été

implantées dans le nouveau contrat de service signé avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

- Le 4 février 2015, la ministre des Transports a publié dans la Gazette du Canada l'abrogation du Règlement sur la circonscription no 3 de l'Administration. Pour assurer la sécurité de la navigation, l'Administration considère important de procéder à une analyse de risques afin d'évaluer s'il est nécessaire de réglementer les services de pilotage sur son territoire situé à l'est des Escoumins. Le premier segment de cette étude visant à rencontrer les intervenants des quatre ports majeurs de la Côte-Nord a été complété en 2015.

MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE FORMATION / ÉVALUATION DES PILOTES ET APPRENTIS-PILOTES

- Un programme de formation et d'évaluation avec les pilotes du Bas St-Laurent a été développé, révisé et mis en place conformément à nos demandes pour les apprentis-pilotes. Le segment ayant trait à la formation et à l'évaluation périodique des pilotes, quant à lui, a progressé et la lettre d'entente correspondante doit être finalisée pour permettre l'approbation, la mise en place et le financement du nouveau programme.
- En vertu du nouveau contrat de service avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, des consultations ont été entreprises et des modifications spécifiques ont été proposées à leur programme de formation pour les apprentis-pilotes. De plus, le niveau de la contribution de la Société à la Corporation pour la rémunération et la formation des apprentis-pilotes a été majoré de façon significative. Finalement, en ce qui concerne la formation des pilotes, l'Administration pourra approuver le lieu où se tiendra la formation, si elle est obligatoire.

RÉVISION DU PROJET RÉGLEMENTAIRE

- L'Administration a reçu des commentaires de certains partenaires relativement à son principal projet de modifications réglementaires. Ce projet recherche une plus grande transparence des règles de sécurité; certains aspects prioritaires incluent notamment:
 - les suivis après accident/incident de façon à permettre de prendre les mesures nécessaires pour l'atténuation des risques à la navigation;
 - la formation et l'évaluation des pilotes et apprentis-pilotes de façon à mettre en place un système formel de suivi sur ces dossiers;
 - les communications entre les pilotes et le capitaine;
 - la clarification et mise-à-jour des

préavis requis pour obtenir les services de pilotage;

- les circonstances particulières qui peuvent justifier un refus de service;
 - la sélection et les pouvoirs du président du jury d'examen.
- Le projet de modification du Règlement de l'Administration modifiant l'article 15 (brevets) a été publié en Partie II de la Gazette du Canada.

POURSUIVRE L'ÉVALUATION DE LA QUALITÉ ET DE L'EFFICACITÉ DES SERVICES DE PILOTAGE AFIN D'EN AMÉLIORER L'EFFICACITÉ

- En vertu du nouveau contrat de services de pilotage avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, nous avons atteint les gains d'efficacité suivants:
 - une hausse de disponibilité des pilotes pouvant atteindre jusqu'à 700 jours par année et un accroissement des effectifs d'environ 32% durant la période des Fêtes (soit de la fin du mois de décembre au début du mois de janvier) sont maintenant en place, créant un contexte favorable à la réduction ou l'élimination de tout retard dû à un manque de disponibilité des pilotes;
 - le double pilotage pourrait aussi être réduit de 5 à 10% suivant les conditions météorologiques. L'Administration a obtenu la discrétion de décréter le début de la navigation d'hiver après le 1^{er} janvier, suivant les conditions qui prévaudront conformément à l'article 35 du Règlement.
- Du côté des retards dus aux navires, les discussions sont constantes avec la clientèle de l'Administration afin d'identifier et mettre en place des pistes de solution pour réduire ces délais. Ce type de retard immobilise indûment, la plupart du temps, la disponibilité d'un pilote et peut causer une pénurie de pilotes dans les périodes de pointe de trafic, ce qui cause une inefficacité à nos services et au système de transport maritime.

MINIMISER LE TAUX DE DÉLAIS DE SERVICES

- En 2015, l'Administration a fourni des services de pilotage sans délais de service causés par les pilotes dans une proportion de 99,96% (99,6% en 2014) de nos missions de pilotage, résultant donc en des délais de service presque inexistantes (0,04% des cas). Ce dernier pourcentage ne représente qu'environ 26 heures de délais (près de 500 heures pour 2014) de service dus aux pilotes sur près de 22 000 missions de pilotage. Les pilotes des deux circonscriptions ont donc permis d'atteindre solidement cet objectif.

APPRENTIS-PILOTES

- L'efficacité des services de pilotage passe tout d'abord par un recrutement adéquat de candidats pour devenir pilote. Des mesures concrètes sont été mises en place durant l'année, notamment en ce qui a trait au niveau de rémunération des apprentis. D'autres mesures sont en cours d'évaluation afin d'assurer une relève en nombre suffisant pour dispenser les services de pilotage requis dans les prochaines années.
- Au 31 décembre 2015, dix 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 2015 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 et/ou renouvelés récemment. L'APL veille au bon entretien de ces actifs afin de maximiser leur durée de vie utile.

> SE CONFORMER AUX POLITIQUES, INITIATIVES GOUVERNEMENTALES, TECHNOLOGIQUES ET ÉCONOMIQUES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

PROGRAMME DE VÉRIFICATION INTERNE ET GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES

- Les recommandations du projet de rapport de vérification interne portant sur les opérations des services de l'affectation et de la facturation sont en cours de discussions. La plupart des recommandations ont déjà été implantées ou sont en cours d'implantation. Nous prévoyons l'implantation complète des recommandations durant l'année 2016.

ÉTATS FINANCIERS (IFRS)

- Durant l'année 2015, 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 gouvernementales. L'APL a donc intégré des gains d'efficacité opérationnelle et a contribué à la sécurité et à l'efficacité du système de transport maritime dans notre région. L'Administration doit équilibrer ses responsabilités envers l'économie canadienne et ses proches partenaires en veillant à être en mesure d'offrir tous les niveaux de service requis. Étant donné la forte proportion des coûts qui sont variables,

la capacité de réduire en partie ces coûts variables est très limitée.

- L'APL a contribué à l'examen du comité d'experts nommés par le gouvernement sur l'application de la *Loi sur les transports* et de toute autre loi fédérale qui porte sur la réglementation économique des transports incluant la *Loi sur le pilotage*.

GESTION DE LA SOCIÉTÉ

- La gestion de la Société est conforme aux politiques et instructions applicables du Gouvernement du Canada et sa gestion financière se fait en conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques*. A cet égard, la conformité au récent décret du 16 juillet 2015 concernant les dépenses de voyages et les frais d'accueil de l'APL est en place au 31 décembre 2015.

CONTRÔLE DES COÛTS

- La direction a procédé à une contribution financière concernant les unités portables pour les pilotes de la Corporation des pilotes du bas St-Laurent; cette contribution s'est élevée à environ 310 000 \$ en 2015 et confirme des économies importantes par rapport au montant initialement budgété. De plus, la Société, de concert avec la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, a reporté de 2015 à 2017 sa contribution finan-

cière visant l'achat d'instruments de taux de virage (Rate of Turn); ce nouvel échéancier permettra de faire un choix plus éclairé lors du renouvellement des unités portables.

- Tel qu'indiqué précédemment, l'accumulation des indemnités de départ en cas de départ volontaire a été abolie à l'intérieur de la nouvelle convention collective avec les représentants de la Guilde de la Marine Marchande du Canada et l'Alliance de la fonction publique du Canada.

- Finalement, le contrat de services avec la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent Central comporte des augmentations économiques globales raisonnables pour la durée du contrat. Les taux des honoraires de pilotage sont d'ailleurs restés inchangés au 1^{er} juillet 2015.

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (2012)

- Dans la réalisation de son mandat en 2015, 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.



E NVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

LES TARIFS

Le programme tarifaire actuel a été mis en vigueur le 6 mars 2014 pour une période se terminant le 31 dé-

cembre 2015 et comporte des hausses tarifaires de 2,00% pour 2014 et 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 ter-

ritoire 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 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 méca-

nisme de résolution 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.

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.

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 :

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE		
	2015	%
1 ^{er} trimestre	3 808	17,7 %
2 ^e trimestre	5 548	25,9 %
3 ^e trimestre	5 737	26,7 %
4 ^e trimestre	6 375	29,7 %

- 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.

- La concurrence des États-Unis

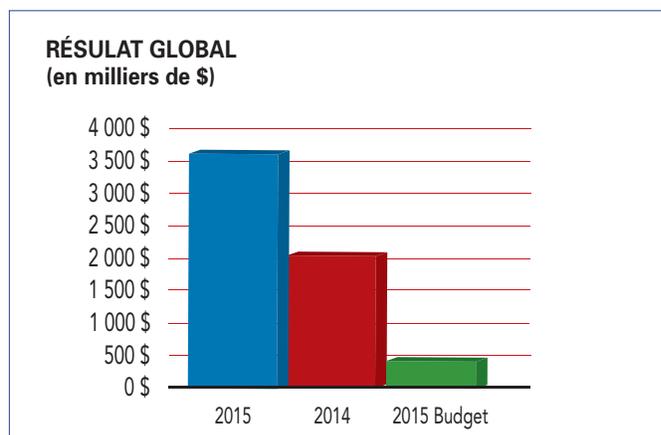
Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

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 2015 et le budget de l'année courante ainsi qu'avec les résultats de l'année précédente.

> SURVOL FINANCIER

Pour l'exercice 2015, l'Administration a enregistré un résultat global de 3,6 millions \$, comparativement à un résultat global budgété de 0,4 million \$ et un résultat global de 2,1 millions \$ en 2014.



> COMPARAISON AVEC LE BUDGET DE L'ANNÉE 2015

PRODUITS

Droits de pilotage

Les revenus de pilotage ont été inférieurs de 2,9 millions \$ pour l'année financière 2015 comparativement au budget pour la même année. Le nombre d'affectations a été inférieur de 6,4 % au cours de l'année par rapport aux estimés budgétaires d'affectation dû à la baisse du trafic de vraquiers; toutefois, le trafic de porte-conteneurs est resté solide. Les droits de pilotage prévus au budget reflétaient un nombre d'affectations supérieur de 2,5% en 2015 par rapport au nombre réel de 2014.

Autres produits

Les autres produits de l'APL ont dégagé un écart favorable de 0,5 million \$ par rapport au budget dû à la disposition du bateau-pilote Charlevoix.

CHARGES

Honoraires des pilotes

Les honoraires des pilotes ont été inférieurs de 4,4 millions \$ en 2015 par

rapport au budget dû en bonne partie à l'écart défavorable de 6,4 % du nombre d'affectations budgété et à la hausse des taux d'honoraires moins élevée qu'au budget. Les honoraires des pilotes prévus au budget pour ces périodes reflétaient un nombre d'affectations supérieur de 2,5% en 2015 par rapport à 2014.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont été inférieurs aux estimés budgétaires de 0,9 million \$ dû à un nombre d'affectations inférieur au budget qui a résulté en un nombre de transbordements moins 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 légèrement inférieures aux montants budgétés pour 2015 (3,4 millions \$).

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont été supérieures d'environ 0,1 million \$ pour l'année financière 2015 comparativement au budget, dû à la prolongation des périodes de négociation de certains contrats et conventions.

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 749 863 \$ dégagant un écart favorable de 39 137 \$ par rapport au budget. Cet écart favorable provient en bonne partie des achats moindres de fournitures informatiques et logiciels.



> COMPARAISON AVEC L'ANNÉE FINANCIÈRE 2014

PRODUITS

Droits de pilotage

Les droits de pilotage ont augmenté de 0,6 million \$ pour l'année financière 2015 comparativement à 2014. Une hausse tarifaire de 2,00 % a été mise en place le 1er janvier 2015 et le nombre d'affectations a diminué de 4,1% durant l'année 2015 par rapport à 2014 dû à la baisse du trafic de vraquiers; toutefois, le trafic de porte-conteneurs est resté solide.

Autres produits

Les autres produits de l'APL de 2015 ont connu une variation favorable de 0,4 million \$ par rapport à 2014 en raison de la disposition du bateau-pilote Charlevoix.

CHARGES

Honoraires des pilotes

Les honoraires des pilotes ont augmenté de 0,2 million \$ par rapport à l'année financière 2014 dû en partie à l'entrée en vigueur des nouveaux

honoraires de pilotage, à la baisse de 4,1% du nombre d'affectations et à la hausse des dimensions moyennes des navires.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont diminué de 1,0 million \$ en 2015 comparativement à l'année financière 2014. Le nombre moins élevé de transbordements enregistrés à tous les points de transbordement de la Société explique l'écart favorable.

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 sont restés stables à 3,3 millions \$ en 2015 par rapport à l'année 2014.

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux uti-

lisés par l'Administration ont augmenté de 478 896 \$ pour l'année financière 2015 comparativement à l'année précédente. Cet écart est en bonne partie dû aux coûts associés aux diverses études de risques ainsi qu'aux honoraires encourus pour les négociations de contrat de service.

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 749 863 \$ comparativement à un montant encouru en 2014 de 805 056 \$, dégageant un écart favorable de 55 193 \$. Cet écart provient en bonne partie des achats moindres de fournitures informatiques et logiciels.

> TRÉSORERIE

L'Administration a des liquidités de 7,7 millions \$ au 31 décembre 2015 (3,8 millions \$ au 31 décembre 2014), et un fonds de roulement de 8,5 millions \$ (7,8 millions \$ en 2014). Les autres actifs à court terme consistent en des débiteurs au montant de 10,2 millions \$ (12,2 millions \$ en 2014) et des placements à court et à long terme de 5,0 millions \$.



LES PRATIQUES DE GOUVERNANCE

> **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 2015 :

- expiration du terme du président du Conseil, M. Peter Henrico;
- renouvellement du mandat du vice-président du conseil, Monsieur Julius B. Spivack;
- dix réunions durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle tenue le 13 août 2015 et à laquelle le public était convié;
- en plus de ses responsabilités décrites plus haut, le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2015,

> **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 2015 et s'est intéressé notamment au rapport annuel, aux états finan-

> **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 :

- ce comité s'est réuni à deux occasions durant l'année 2015;
- plusieurs sujets ont particulièrement intéressé le comité en 2015. Entre autres, le comité a révisé et fait des recommandations au conseil concernant le Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs. Il a fait le suivi de l'implantation des nouvelles politiques en matière de ressources humaines et s'est intéressé au recrutement de nouveaux employés.

> **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'as-

surer 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;

incluant la planification stratégique, la mise-à-jour des risques stratégiques de l'entreprise, le renouvellement du contrat de service avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, la tenue d'une étude de risques sur la circonscription no 3, la révision règlementaire et le renouvellement des conventions collectives.

ciers et rapports budgétaires trimestriels, à l'analyse financière, 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.

Enfin, le comité s'est interrogé sur les meilleures pratiques en matière de gouvernance et a identifié certaines mesures à prendre.

Il est donc à noter qu'au 31 décembre 2015, M. Julius Spivack assure sur une base intérimaire la présidence du Conseil d'administration, le mandat de M. Peter Henrico ayant pris fin le 14 décembre 2015.

- la direction a également des rencontres et des communications régulières avec les représentants des autorités gouvernementales, les corporations de pilotes et les clients.

> AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2015; la solidité de l'encaisse a permis à l'Administration de geler les tarifs à sa clientèle pour l'année 2016.

L'Administration a budgété un

nombre d'affectations similaire en 2016 par rapport à 2015.

L'Administration prévoit compléter en 2016 le renouvellement du contrat de service avec la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent. En ce qui

concerne la convention collective avec ses employés membres de l'Alliance de la Fonction Publique du Canada, une entente de principe est intervenue récemment et doit donc être ratifiée en 2016.



> SÉCURITÉ, EFFICACITÉ ET QUALITÉ DES SERVICES

L'Administration continuera à maximiser la sécurité, l'efficacité et la qualité des services en étant attentive aux besoins des clients. À cet effet, l'APL :

- négociera un nouveau contrat de services de pilotage avec la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent avec laquelle le présent contrat vient à échéance le 31 décembre 2016;
- entreprendra des suivis appropriés sur les recommandations portant sur la durée sécuritaire d'un voyage avec un pilote dans la circonscription no 1 pour déterminer un plan d'implantation. Pour ce faire, l'Administration compte favoriser, lorsqu'approprié, l'adoption de règles de sécurité en suivant le processus réglementaire après consultation

avec les intervenants intéressés, ce qui permet notamment d'impliquer davantage la clientèle;

- voulant devenir un intervenant incontournable dans les enjeux de sécurité de la navigation, entend mettre en place un Comité consultatif afin d'établir les mesures nécessaires liées au pilotage pour assurer la sécurité de la navigation et l'efficacité de ces services;
- contribuera au développement de la réponse gouvernementale ayant trait aux recommandations portant sur les services de pilotage, suite au dépôt du rapport d'examen par le comité d'experts nommé par le gouvernement sur l'application de la *Loi sur les transports*;
- scindera en trois phases l'analyse de risques sur la circonscription no 3; la

1^{ère} phase est en cours de réalisation et vise les quatre ports de la Côte-Nord (Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre). Une visite initiale avec les intervenants concernés a déjà eu lieu dans les 4 ports ci-haut et le processus de collecte et d'analyse de données est en cours. Les deux autres volets seront entrepris une fois que la première étude sera complétée;

- complètera le projet de révision réglementaire déjà entamé et les consultations nécessaires, ainsi que toute autre modification pouvant être requise pour assurer la sécurité de la navigation et l'efficacité des services de pilotage.



> POLITIQUES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

L'Administration est soucieuse de se conformer aux politiques et initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du Gouverne-

ment du Canada. L'Administration de pilotage des Laurentides poursuivra, entre autres, son système d'évaluation du conseil d'administration et de

ses membres et continuera son programme de vérification interne.

ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

	2015	2014	2013	2012	2011
Produits					
Droits de pilotage	75 135 \$	73 699 \$	68 645 \$	68 969 \$	67 521 \$
Bateaux-pilotes	10 552	11 302	9 316	9 630	9 703
Autres	542	135	105	153	175
TOTAL	86 229	85 136	78 066	78 752	77 399
Charges					
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	67 217	67 059	62 824	62 223	59 448
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	9 897	10 894	8 804	8 646	8 113
Opération et Administration	5 483	5 092	4 926	5 151	4 469
TOTAL	82 597	83 045	76 554	76 020	72 030
Résultat global	3 632 \$	2 091 \$	1 512 \$	2 732 \$	5 369
Fonds de roulement	8 506 \$	7 801 \$	3 152 \$	3 532 \$	10 107 \$
Bénéfices non répartis (1)	27 590 \$	23 958 \$	21 868 \$	20 356 \$	17 624 \$
Revenu moyen de pilotage par affectation	3 500 \$	3 292 \$	3 282 \$	3 121 \$	3 004 \$
Coût moyen de pilotage par affectation	3 131 \$	2 995 \$	3 004 \$	2 816 \$	2 645 \$
Bénéfice moyen de pilotage par affectation	369 \$	297 \$	278 \$	305 \$	359 \$
Ressources humaines					
Direction	5	5	5	5	5
Administration & exploitation	12	10	10	10	10
Affectation	17	17	19	19	17
Employés de navire	11	11	10	9	14
Pilotes employés	-	-	-	-	-
Pilotes entrepreneurs (2) (en brevets actifs – années)	174	176	180	179	177
Apprentis-pilotes	10	11	8	8	8
Statistiques					
Nombre d'affectations	21 468	22 386	20 915	22 096	22 474
Détenteurs de certificats de pilotage	4	4	7	7	7

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

(2) Le nombre pour 2014 a été ajusté pour tenir compte de l'annulation en 2015 des brevets de la circonscription no 1.1

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.

Fulvio Fracassi
Premier dirigeant



Montréal, Canada
10 mars 2016

Claude Lambert
Directeur, finances et administration



Montréal, Canada
10 mars 2016



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au 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 2015, 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 2015, 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, aux statuts et aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Laurentides ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrite à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in blue ink, reading "René Béliveau". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 10 mars 2016
Montréal, Canada

État de la situation financière

au 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2015	2014
Actif		
Courant		
Trésorerie (note 16)	7 665 051 \$	3 767 729 \$
Créances (note 16)	10 246 297	12 177 373
Placements à court terme (notes 6,16)	1 528 211	4 250 001
	<u>19 439 559</u>	<u>20 195 103</u>
Non courant		
Placements à long terme (notes 6, 16)	3 477 049	--
Immobilisations corporelles (note 7)	15 521 500	16 078 322
Immobilisations incorporelles (note 8)	746 120	773 646
	<u>39 184 228 \$</u>	<u>37 047 071 \$</u>
Total de l'actif		
Passif		
Courant		
Créditeurs et charges à payer (notes 10, 16)	10 933 087 \$	12 393 839 \$
	<u>10 933 087</u>	<u>12 393 839</u>
Non courant		
Avantages du personnel (note 11)	433 063	525 253
Avantage incitatif à la location (note 4)	227 896	169 544
	<u>11 594 046</u>	<u>13 088 636</u>
Total du passif		
Avoir		
Bénéfices non répartis (note 14)	27 590 182	23 958 435
	<u>39 184 228 \$</u>	<u>37 047 071 \$</u>
Total du passif et de l'avoir		
Engagements et passif éventuel (notes 13 et 17)		

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par le Conseil d'administration :



JULIUS B. SPIVACK
Vice-président du Conseil
et président par intérim



GILLES MORIN
Membre

État du résultat global

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2015	2014
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	85 686 883 \$	85 031 968 \$
Autres produits	541 698	103 720
	86 228 581	85 135 688
Charges		
Honoraires de pilotage	67 217 087	67 058 695
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	9 896 808	10 894 405
Salaires et avantages du personnel	3 288 746	3 321 348
Services professionnels et spéciaux	1 444 330	965 434
Loyers	306 095	299 269
Services publics, fournitures et approvisionnements	170 638	209 075
Transports, déplacements et frais d'accueil	81 118	80 655
Communications	62 027	65 907
Frais financiers	8 713	21 825
Entretien	9 316	16 131
Autres charges	111 956	112 193
	82 596 834	83 044 937
Résultat global pour l'exercice	3 631 747 \$	2 090 751 \$

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>2015</u>	<u>2014</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	23 958 435 \$	21 867 684 \$
Résultat global de l'exercice	3 631 747	2 090 751
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>27 590 182 \$</u>	<u>23 958 435 \$</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)

	2015	2014
Activités opérationnelles		
Résultat global pour l'exercice	3 631 747 \$	2 090 751 \$
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement	1 018 600	943 938
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	(92 190)	68 141
Variation de la tranche à long terme de l'avantage incitatif à la location	58 352	169 544
Perte (gain) sur cession d'actifs	(383 610)	5 643
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	1 931 076	(2 591 898)
Variation des créditeurs et charges à payer	(1 460 752)	2 213 618
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<u>4 703 223</u>	<u>2 899 737</u>
Activités d'investissement		
Achat net de titres de placement	(755 259)	(2 750 001)
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(118 053)	(127 083)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(317 589)	(2 683)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	385 000	255
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>(805 901)</u>	<u>(2 879 512)</u>
Trésorerie		
Variation de l'exercice	3 897 322 \$	20 225 \$
Solde au début de l'exercice	3 767 729	3 747 504
Solde à la fin de l'exercice	<u>7 665 051 \$</u>	<u>3 767 729 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2015
(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*. En juillet 2015, la société a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain Plan d'entreprise. L'Administration a rendu compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son Plan d'entreprise 2016-2020. L'Administration appliquera la directive à partir du 1er janvier 2016. 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 10 mars 2016.

• 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.

■ 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 au 31 décembre 2015 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 continue d'évaluer présentement les incidences de cette nouvelle norme sur ses états financiers. Par conséquent, l'impact n'est pas connu à l'heure actuelle.

• 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 nouvelle norme annulera et remplacera les exigences actuelles de constatation des produits des IFRS.

Cette norme est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018 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.

• IFRS 16, Contrats de location

La norme exige que les preneurs comptabilisent à l'état de la situation financière les actifs et les passifs pour tous les contrats, sauf si la durée du contrat est de 12 mois ou moins ou que l'actif sous-jacent a une faible valeur. Cette norme est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 seulement pour les entités qui appliquent IFRS 15 et son adoption anticipée est permise. L'Administration évalue présentement les incidences de cette nouvelle norme sur ses états financiers. Par conséquent, l'impact n'est pas connu à l'heure actuelle.

(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.

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, 11 ans, 15 ans, 20 ans et 30 ans
Bateaux-pilotes	
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 et 10 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 de contributions à l'acquisition d'unités portables faites à des corporations 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.

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 son 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'acquière 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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(en dollars canadiens)

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 et juillet 2014, le programme pour le personnel non syndiqué et une partie du personnel syndiqué, respectivement, 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 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 à certains autres 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 1er avril 2014 au 30 avril 2015 en vertu de son 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 est amorti linéairement sur la durée du bail à compter du 1er mai 2015. La durée du bail se termine le 31 mars 2026.

• 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.

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2015
(en dollars canadiens)

Tous les passifs financiers de l'Administration, soient les créiteurs 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 2015.

■ 5. Contribution à l'acquisition d'unités portables

Le 9 février 2015, l'Administration a signé avec la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent 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 2015 s'élève à 312 589 \$. 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

	31 décembre 2015		31 décembre 2014	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
A court terme				
Obligations provinciales	<u>1 537 094 \$</u>	<u>1 528 211 \$</u>	<u>4 270 768 \$</u>	<u>4 250 001 \$</u>
A long terme				
Obligations provinciales	<u>3 482 994 \$</u>	<u>3 477 049 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>-- \$</u>

Les intérêts créiteurs au cours de l'année ont totalisé 45 040 \$ (20 761 \$ en 2014). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période sont compris entre 0,83% et 1,06% (entre 1,03% et 1,29%, pour 2014). Les échéances des obligations provinciales à court terme varient du 1er décembre au 9 décembre 2016 (de juin à décembre 2015, pour 2014) et les échéances des obligations provinciales à long terme varient de février à décembre 2017.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(en dollars canadiens)

■ 7. Immobilisations corporelles

	Terrains	Bâtiments	Bateaux-pilotes	Mobilier et agencements	Matériel de communication	Matériel informatique	Installations d'embarquement	Quais	Total
Coût									
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	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 \$
Acquisitions	-	69 273 \$	4 300 \$	5 138 \$	12 045 \$	20 347 \$	-	6 950 \$	118 053 \$
Cessions	-	-	(2 411 138)	(4 191)	-	(2 778)	-	-	(2 418 107)
Solde au 31 décembre 2015	3 300 \$	441 360 \$	8 621 594 \$	163 056 \$	61 466 \$	615 181 \$	58 795 \$	9 715 609 \$	19 680 361 \$
Amortissement et pertes de valeur									
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	-	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 \$
Amortissement pour l'exercice	-	13 566 \$	336 913 \$	9 689 \$	3 339 \$	30 103 \$	2 745 \$	277 130 \$	673 485 \$
Cessions	-	-	(2 409 748)	(4 191)	-	(2 778)	-	-	(2 416 717)
Solde au 31 décembre 2015	-	131 373 \$	1 502 575 \$	123 570 \$	44 224 \$	577 446 \$	20 564 \$	1 759 109 \$	4 158 861 \$
Valeurs comptables									
Au 1 ^{er} janvier 2014	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 \$	47 491 \$	40 976 \$	8 226 680 \$	16 078 322 \$
Au 31 décembre 2015	3 300 \$	309 987 \$	7 119 019 \$	39 486 \$	17 242 \$	37 735 \$	38 231 \$	7 956 500 \$	15 521 500 \$

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(en dollars canadiens)

■ 8. Immobilisations corporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière PPU	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	200 000 \$	105 967 \$	964 400 \$	1 270 367 \$
Acquisitions	-	2 683	-	2 683
Solde au 31 décembre 2014	200 000 \$	108 650 \$	964 400 \$	1 273 050 \$
Acquisitions	-	5 000 \$	312 589 \$	317 589 \$
Cessions	-	-	-	-
Solde au 31 décembre 2015	200 000 \$	113 650 \$	1 276 989 \$	1 590 639 \$
Amortissement et pertes de valeur				
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	43 366 \$	2 289 \$	176 104 \$	221 759 \$
Amortissement pour l'exercice	13 323	21 718	242 604	277 645
Solde au 31 décembre 2014	56 689 \$	24 007 \$	418 708 \$	499 404 \$
Amortissement pour l'exercice	13 324 \$	23 717 \$	308 074 \$	345 115 \$
Solde au 31 décembre 2015	70 013 \$	47 724 \$	726 782 \$	844 519 \$
Valeurs comptables				
Au 1 ^{er} janvier 2014	156 634 \$	103 678 \$	788 296 \$	1 048 608 \$
Au 31 décembre 2014	143 311 \$	84 643 \$	545 692 \$	773 646 \$
Au 31 décembre 2015	129 987 \$	65 926 \$	550 207 \$	746 120 \$

■ 9. Facilité de crédit

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 1 500 000 \$ en 2015 (1 500 000 \$ en 2014), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui a varié entre 2,70% et 3,00% en 2015 (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 2014) sur les créances. Au 31 décembre 2015, l'Administration utilisait cette marge par le biais d'un découvert bancaire de 425 000 \$ (nil en 2014); ce découvert a été compensé contre le poste de Trésorerie.

■ 10. Crédoiteurs et charges à payer

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
Crédoiteurs	10 770 793 \$	12 330 315 \$
Avantages du personnel	134 670	45 292
Avantage incitatif à la location	27 624	18 232
	10 933 087 \$	12 393 839 \$

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(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 1,28 \$ (1,45 \$ en 2014) pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 340 804 \$ (376 119 \$ en 2014).

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 certains de 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 et certains employés syndiqués a cessé à compter de février 2012 et de juillet 2014, respectivement). 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 3,63 % (2014 : 3,76 %), un taux d'actualisation de 1,77 % (2014 : 2,06 %), et l'âge de 60 ans (2014 : 60 ans) comme hypothèse de départ à la retraite.

• Congés rémunérés (congés 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 3,63 % (2014 : 3,76 %), un taux d'actualisation de 1,77 % (2014 : 2,06 %), et l'âge de 60 ans (2014 : 60 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 2015	31 décembre 2014
Obligation constituée au début de l'exercice	570 544 \$	650 996 \$
Charges de l'exercice	121 628 \$	162 736 \$
Indemnités versées au cours de l'exercice	(124 439) \$	(243 188) \$
Obligation constituée à la fin de l'exercice	567 733 \$	570 544 \$
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	134 670 \$	45 291 \$
Tranche à long terme	433 063 \$	525 253 \$
	567 733 \$	570 544 \$

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(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 2015	31 décembre 2014
Moins de 1 an	416 016 \$	340 982 \$
Entre 1 et 5 ans	1 751 678	1 344 700
Plus de 5 ans	2 210 693	1 739 044
	<u>4 378 387 \$</u>	<u>3 424 726 \$</u>

• Autres engagements

Au 31 décembre 2015, 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 :

2016	1 097 851 \$
2017	1 026 778
2018	678 023
2019	622 997
2020	312 214
	<u>3 737 863 \$</u>

Au 31 décembre 2014, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux et des dépenses connexes aux services de pilotage pour un montant de 1 424 303 \$.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(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 2015, 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 2015, les bénéfices non répartis s'élevaient à 27 590 182 \$ (23 958 435 \$ en 2014) et le fonds de roulement était de 8 506 472\$ (7 801 264 \$ au 31 décembre 2014).

■ 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 :

	2015	2014
Rémunération et autres avantages à court terme	899 872 \$	878 556 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	128 386	112 278
Indemnités de départ	99	100
	<u>1 028 357 \$</u>	<u>990 934 \$</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 par leur échéance qui est 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.
- 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 2015, 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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2015
(en dollars canadiens)

5 020 088 \$ au 31 décembre 2015 (4 270 768 \$ en 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 2015, aucune créance n'est en souffrance (197 157 \$ en 2014). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 10 246 297 \$ (12 177 373 au 31 décembre 2014). 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 7 665 051 \$ (3 767 729 \$ au 31 décembre 2014). 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 5 005 260 \$ (4 250 001 \$ au 31 décembre 2014).

• 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 2015, le solde de cette facilité était de 425 000 \$ (nil en 2014). 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 2015, la dépense d'intérêts totale est de 26 \$ (10 825 \$ en 2014).

• 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 créanciers 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.

■ 17. 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.

■ 18. Reclassification

La Société a reclassé les montants de revenus perçus pour la location d'un de ses bateaux-pilotes afin d'améliorer la divulgation de ses Produits. Le résultat de ce reclassement est une augmentation des Droits de pilotage de 31 500 \$ et une diminution des Autres produits du même montant au 31 décembre 2014.