



Administration
de pilotage
des Laurentides

RAPPORT ANNUEL 2016





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

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



RAPPORT ANNUEL 2016

Table des matières

3	Faits saillants et indicateurs de rendement Année financière 2016
6	Message du président du Conseil d'administration et du Premier dirigeant
8	L'année en chiffres
9	Mandat
9	Vision, mission, valeurs
10	Description des activités
12	Revue de l'année
15	Réalisations 2016
22	Gestion des risques
24	Les pratiques de gouvernance
26	Biographies des membres du Conseil d'administration et de la direction
28	Commentaires et analyse de la direction
30	Sommaire des résultats et statistiques
34	Perspectives 2017
37	États financiers
44	Notes afférentes aux états financiers
58	Annuaire de l'Administration

QUI NOUS SOMMES

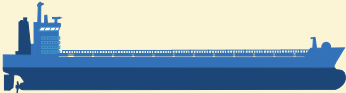

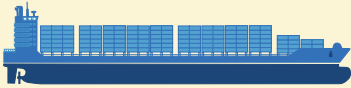



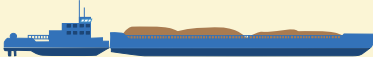
L'Administration de pilotage des Laurentides («Administration» ou «APL») est une société d'État fédérale chargée d'administrer et fournir des services de pilotage maritime et des services connexes dans les eaux de la région des Laurentides, notamment dans le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay. Les trois circonscriptions de l'APL couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins, ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques sur la rivière Saguenay.



FAITS SAILLANTS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

L'Administration a desservi un total de **985 navires différents**, représentant **22 432 affectations**.

Nombre de voyages (excluant les déplacements) effectués selon les types de navire

	2015		2016
	2 496 (39%)	Vraquiers	2 539 (39,2%)
	1 745 (27,3%)	Pétroliers	1 845 (28,5%)
	788 (12,3%)	Porte-conteneurs	787 (12,1%)
	722 (11,3%)	Cargaison générale	726 (11,2%)
	312 (4,9%)	Passagers	255 (3,9%)
	136 (2,0%)	Rouliers	126 (1,9%)
	202 (3,2%)	Autres	207 (3,2%)
	6 401 (100,0%)		6 485 (100,0%)

RÉSULTATS

91,4 M\$
Produits + 6%

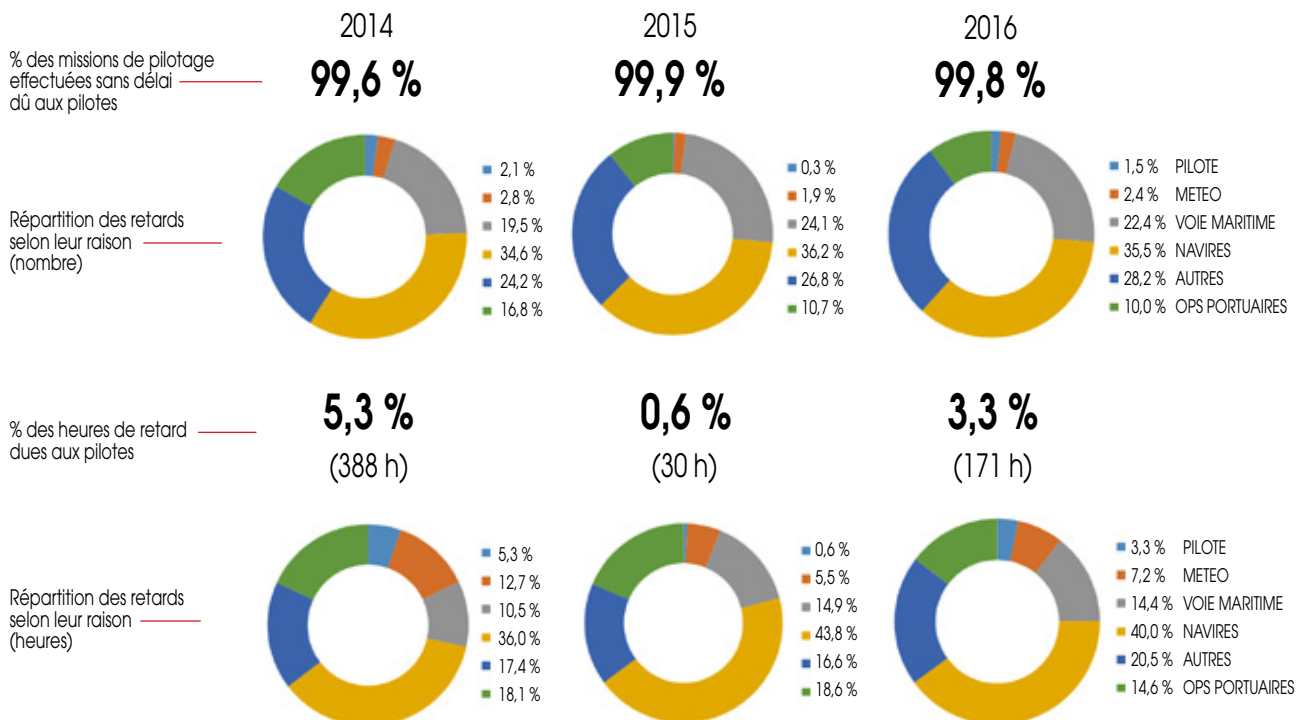
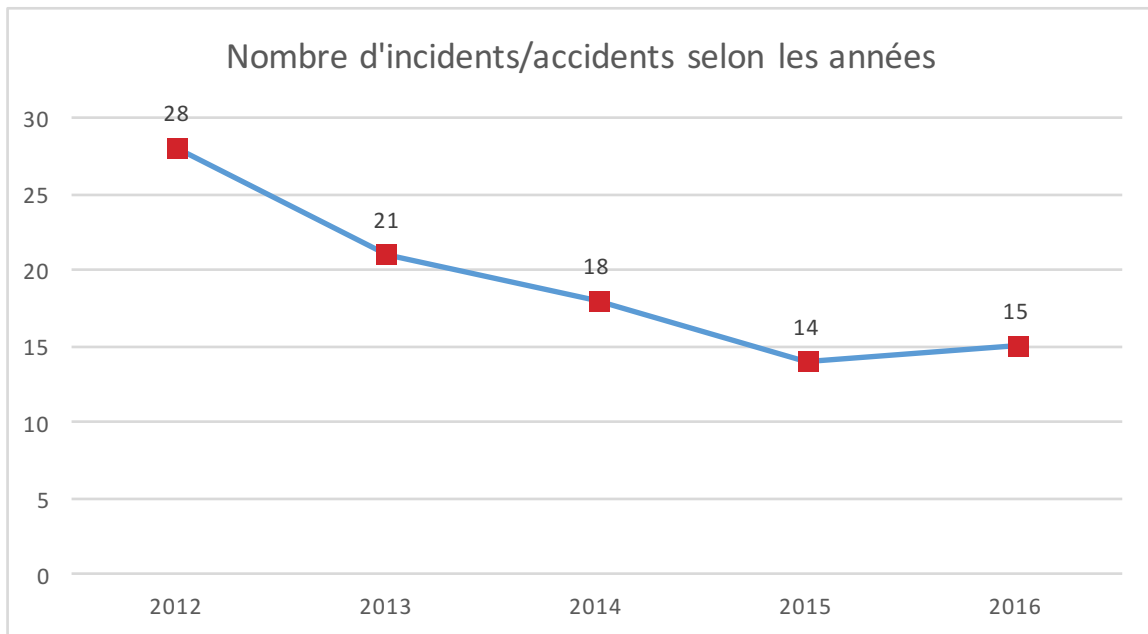
89,9 M\$
Charges + 8,8%

1,5 M\$
Résultat global

Aucun
accident majeur
enregistré
au cours
de l'exercice.

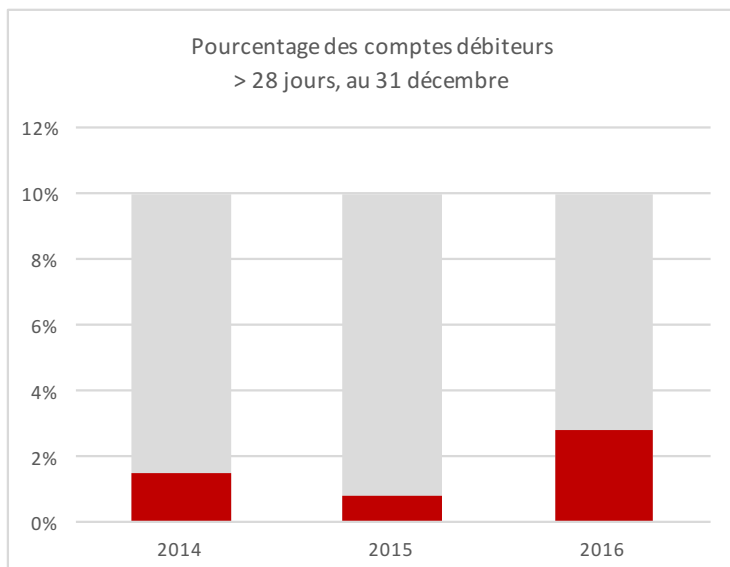
INDICATEURS DE RENDEMENT

Les principaux indicateurs de rendement de l'Administration ont trait à la sécurité et à l'efficacité de nos services, de même qu'à notre autonomie financière.

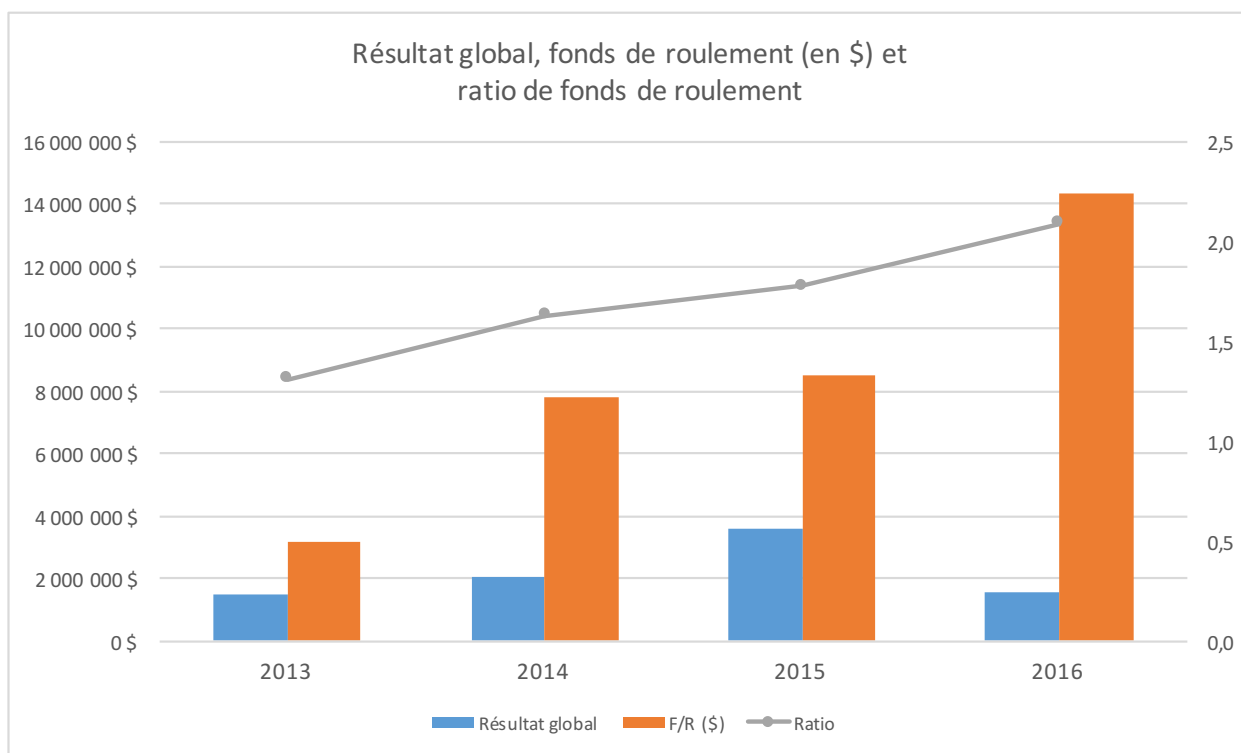


22 432 affectations

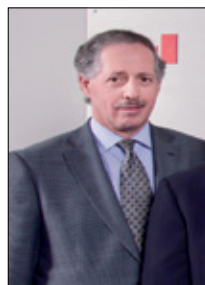
+ 4,5%



Pourcentage des comptes débiteurs liés aux services de pilotage ayant des factures impayées excédant les termes de crédit (28 jours), calculé sur la moyenne annuelle en fonction de la cible maximale de 10 %.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 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 2016 a été une année remplie de réalisations importantes pour notre organisation. Nous avons dépassé nos cibles financières et fourni des services de pilotage sécuritaires en temps opportun et de qualité à notre clientèle.

Les produits ont atteint 91,4 millions \$ en 2016, ce qui représente une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente, et ont généré un résultat global de 1,5 million \$, excédant notre projection budgétaire pour l'année. Ces succès peuvent être attribués à certains facteurs-clés, comme d'efficaces mesures de contrôle des coûts ainsi que la hausse continue des dimensions moyennes des navires sur le Saint-Laurent. La saine gestion financière de l'APL lui a permis de geler ses tarifs pour 2016 et de prolonger ce gel tarifaire pour l'année 2017.

En 2016, l'APL a continué à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces à ses clients, effectuant plus de 22 000 affectations de pilotage sans accident majeur et obtenant donc un excellent dossier de sécurité avec un taux sans accident de 99,93 % pour une deuxième année consécutive. Des services sans délai dus aux pilotes ont été fournis encore une fois dans plus de 99 % de nos demandes d'affectation. Ce résultat représente une réalisation majeure réalisée avec la collaboration des pilotes brevetés par l'APL et leurs corporations.

Deux ententes majeures ont de surcroît été négociées cette année, soit le contrat de service avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL) et le renouvellement de la convention collective regroupant notre personnel représenté par l'Alliance de la fonction publique du Canada. Nous sommes satisfaits des résultats obtenus dans le cadre de ces négociations qui permettront à notre organisation de rencontrer les attentes de nos partenaires et de nos employés.

L'année 2016 a vu la réalisation d'importants projets pour l'organisation, dont la mise sur pied d'un Comité consultatif permanent sur le pilotage, présidé par l'APL, qui a tenu sa première réunion à la fin de l'automne et qui réunit plusieurs partenaires-clés de l'organisation afin de promouvoir la collaboration, la communication et la transparence dans les services de pilotage. Des protocoles d'entente ont également été signés avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Transports Canada afin de mieux coordonner nos activités, échanger des informations et partager nos exper-

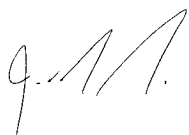
tises respectives afin de maximiser la sécurité de la navigation. Notons enfin, en partenariat avec la CPBSL, l'amélioration et la bonification du programme de formation ainsi que le début d'évaluations périodiques pour les pilotes brevetés de la circonscription 2 (Québec – Les Escoumins). Cette réalisation n'aurait pas été possible sans l'excellente collaboration de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

De plus, l'APL a déposé son mémoire présentant ses recommandations relativement à l'amélioration de la *Loi sur le pilotage* au ministre des Transports. Enfin, l'Administration a entrepris l'implantation d'un important plan de relève pour la direction à l'intérieur de son plan stratégique en ressources humaines.

L'année qui vient sera remplie de défis et d'opportunités alors que l'Administration navigue à travers une économie volatile et parfois difficile à prévoir. Les priorités pour l'année 2017 consisteront, entre autres, à fournir des services sécuritaires et ponctuels à coût raisonnable. Soucieux de notre mission de protéger l'intérêt public, nous avons porté en appel le récent jugement de la Cour fédérale lié à la relation entre le contrat de service avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central Inc. et notre structure réglementaire. La mise à jour des règlements de l'APL demeure une grande priorité. Nous contribuerons également en tant que partenaire du gouvernement dans son initiative de moderniser la *Loi sur le pilotage* et continuerons nos travaux portant sur les études de risques de pilotage dans les ports de Sept-Îles, Port-Cartier, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre.

Comme au cours des dernières années, nous tenons à exprimer notre gratitude à notre équipe d'employés dévoués et professionnels pour leur engagement et leur soutien à l'APL de même que pour les services de pilotage sécuritaires, fiables et efficaces qu'ils fournissent à l'industrie maritime. Nous désirons également remercier les pilotes brevetés par l'APL et leurs corporations pour leur excellente contribution à la sécurité et l'efficacité de la navigation sur notre territoire.

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



Julius Spivack
Montréal, Canada
Le 10 mars 2017

Le premier dirigeant



Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 10 mars 2017

L'ANNÉE EN CHIFFRES

	2016	2015	2014	2013	2012
Produits	91 430	86 229	85 136	78 066	78 752
Charges	89 890	82 597	83 045	76 554	76 020
Résultat global	1 540 \$	3 632 \$	2 091 \$	1 512 \$	2 732 \$
Fonds de roulement	14 341 \$	8 506 \$	7 801 \$	3 152 \$	3 532 \$
Bénéfices non répartis	29 130 \$	27 590 \$	23 958 \$	21 868 \$	20 356 \$
Nombre d'affectations	22 432	21 495	22 415	20 928	22 115

MANDAT

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 dans les 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 droits de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour lui garantir son autonomie financière. Les augmentations tarifaires doivent être publiées et autorisées par le gouverneur en Conseil.



VISION – MISSION – VALEURS

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.

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

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.

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 sur 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 pilotage sur le Saint-Laurent entre Montréal et Les Escoumins se fait douze mois par année, en dépit des conditions de glace, de vent et des marées. La grande expertise des pilotes et des navires de mieux en mieux équipés pour faire face à ces conditions ont fait que la situation n'a fait qu'évoluer positivement au cours des dernières années.

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 durant toute l'année. Quant aux autres stations de transbordement, localisées à Québec, à Trois-Rivières, à Sorel et à Montréal, les services 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 plusieurs services maritimes, Transports Canada, les principaux ports de la région, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

La gestion de l'APL 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.

La direction, le personnel administratif, les répartiteurs et les employés de navires sont des employés permanents ou temporaires de l'Administration et sont au nombre de 45. Au 31 décembre 2016, on décomptait un effectif de 169 pilotes entrepreneurs, 4 détenteurs de certificat de pilotage ainsi que 16 apprentis-pilotes. Leur nombre varie selon les besoins.

Les produits tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au trafic maritime et aux manœuvres effectuées par les pilotes. Le nombre d'affectations, la dimension des navires et leur tirant d'eau, de même que le nombre d'heures de pilotage effectuées sont autant de paramètres supplémentaires qui viennent influencer le

coût du pilotage. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas nécessairement les mêmes dimensions et le même tirant d'eau d'une année à l'autre, et les manœuvres peuvent être différentes d'un voyage à l'autre, ce qui a une incidence directe sur les services, le nombre d'affectations, et sur la rémunération des pilotes. Depuis quelques années, on observe le maintien de la tendance à la hausse des dimensions et du tirant d'eau des navires.

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

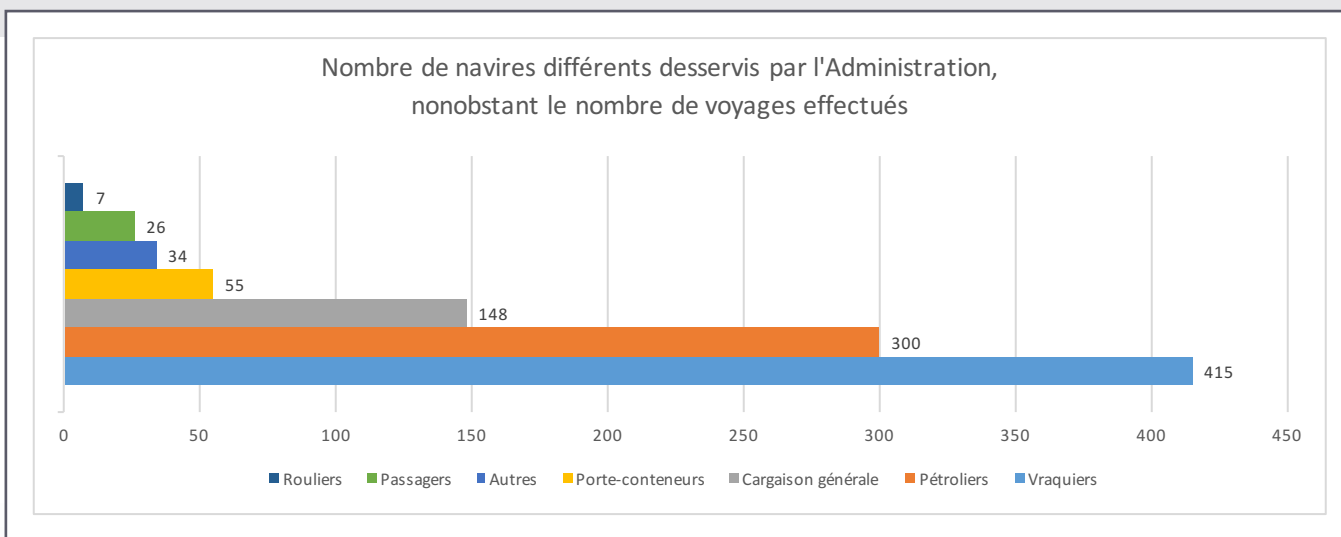


REVUE DE L'ANNÉE

Niveau de service – Nombre et délais

Au cours de l'année 2016, l'Administration de pilotage des Laurentides a desservi 985 navires différents dans le cadre de ses activités. La figure qui suit illustre la répartition de ces navires selon leur catégorie, nonobstant le nombre de voyages effectués. Les navires desservis ont généré 22 432 affectations, soit 1 000 de plus que l'année précédente (+4,5 %), tout en maintenant la qualité du service.

L'APL mesure plusieurs paramètres afin d'évaluer la qualité et l'impact sur l'efficacité de ses services. Deux de ces paramètres sont le nombre de retards et le délai, en heures, causé par les retards. L'illustration graphique incluse dans les faits saillants (p. 4) présente le détail de ces éléments pour les années 2014 à 2016, selon la catégorie appropriée. Afin de mesurer son pourcentage d'efficacité, l'Administration ne



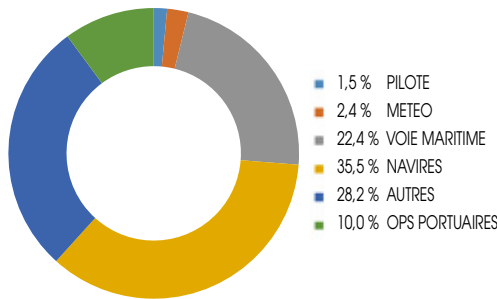
conserve que les éléments qu'elle contrôle, soit le nombre de retards causés par une pénurie de pilotes. Enfin, l'APL compare cette donnée au nombre de missions demandées par ses clients, en faisant abstraction du nombre de pilotes affectés à bord du navire.

À cet égard, le pourcentage d'efficacité relativement au niveau de service, en nombre, s'élève à 99,8 % en 2016 (99,9 % en 2015), ce qui ne représente que 3,3 % des heures de retard totales, tel qu'illustré ci-après.

% des missions de pilotage effectuées sans délai dû aux pilotes

99,8 %

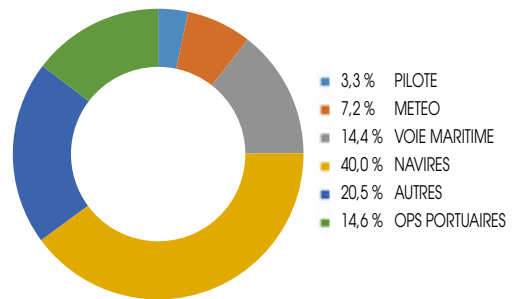
Répartition des retards selon leur raison (nombre)



% des heures de retard dues aux pilotes

3,3 %
(171 h)

Répartition des retards selon leur raison (heures)



Grâce aux efforts effectués par l'équipe du centre d'affectation, par les deux corporations de pilotage, ainsi que par les pilotes brevetés par l'APL, l'Administration a pu, encore en 2016, conserver un bilan supérieur à 99 %. À ce chapitre, les pilotes de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent ont rendu des services sans aucun délai, tout comme l'an dernier. Pour leur part, les pilotes de la Corporation des Pilotes du St-Laurent central (CPSLC) ont offert une excellente disponibilité et une grande collaboration. La réduction et même l'élimination de tout délai évitable demeurent une priorité importante pour l'Administration.

À noter que, dans un souci de représenter plus fidèlement la réalité, le nombre d'heures de délais de service causés par les retards est indépendant du nombre de pilotes à bord du navire. De plus, pour fins de comparaison, nous avons ajusté les statistiques des deux dernières années afin de refléter le changement dans la méthode de comptabilisation.



La sécurité et les événements maritimes – Incidents/Accidents

L'objectif premier de l'Administration est la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay. La prévention et l'élimination des incidents/accidents est sa principale priorité, en plus d'être efficace, économique et de répondre aux besoins des clients. 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.

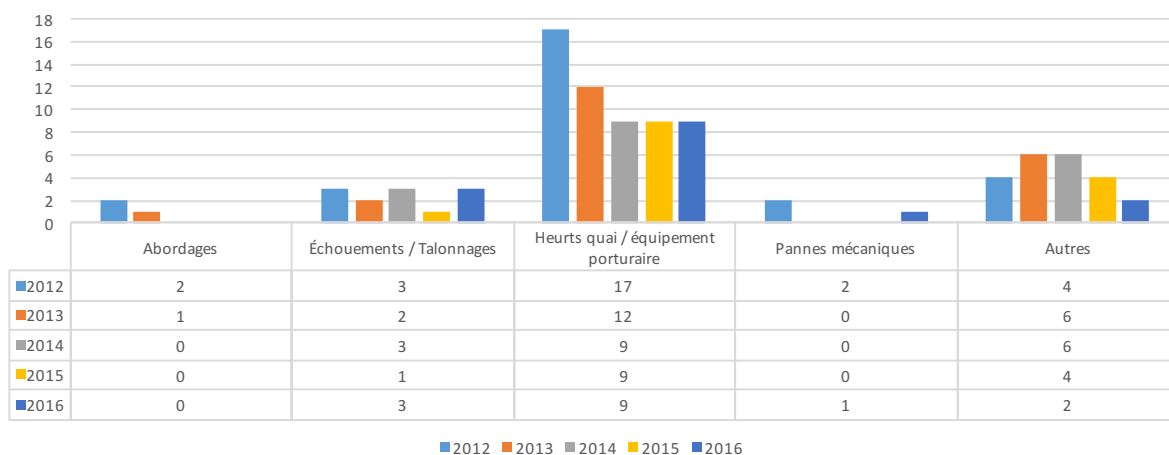
L'Administration est fière d'annoncer qu'en 2016, aucun accident majeur causé par une défaillance des services de

pilote n'a été déploré. Sur les 22 432 affectations effectuées, 99,93 % ont été réalisées sans incident (99,93 % en 2015). Certains événements maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le tableau suivant présente de manière détaillée le nombre d'événements survenus au cours de la dernière année selon chaque catégorie et selon leur niveau d'importance, alors que le graphique suivant établit la comparaison entre le nombre d'événements de chaque catégorie selon les années.

TABLEAU DE CLASSIFICATION EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT (ANNÉE 2016)

Évènements	Importance			Total
	élevée	moyenne	faible	
Abordages	-	-	-	-
Échouements/ talonnages	-	-	3	3
Heurts quai/ équipement portuaire	-	-	9	9
Pannes mécaniques	-	1	-	1
Autres	-	-	2	2
Total	-	1	14	15

Graphique comparatif - Nombre d'événements en fonction du type d'incident/accident, selon les années



RÉALISATIONS 2016

Sécurité de la navigation

Affectations sans incident

Une fois de plus, en 2016, le bilan de l'APL en matière de sécurité de la navigation est excellent. Cette année, tout comme en 2015, les affectations sans incident ont représenté 99,93 % de l'ensemble des affectations.

Programme de formation continue et évaluation périodique des pilotes

Une lettre d'entente concernant la formation continue et les évaluations périodiques pour les pilotes de la circonscription 2 a été formalisée avec la CPBSL, puis intégrée au nouveau contrat de services. Le programme de formation des pilotes et apprentis-pilotes a été bonifié et le système d'évaluations périodiques, tous les 5 ans, a été réalisé en 2016. Le système d'évaluation contient aussi des critères et des exercices afin de justifier et d'appuyer les changements de classes de brevets à une classe supérieure.

Le contrat de service avec la CPSLC exige que les programmes de formation soient approuvés par l'APL et lui donne la capacité d'établir la formation continue pour les pilotes des circonscriptions 1 et 1.1. Des discussions préliminaires portant sur l'amélioration de la formation et sur les évaluations périodiques ont eu lieu et la CPSLC a exprimé l'intérêt d'engager des échanges plus détaillés à ce sujet pour apporter des améliorations similaires à celles réalisées dans le secteur du Bas Saint-Laurent. De plus, nous allons poursuivre le développement d'exigences sur le plan réglementaire sur la formation continue des pilotes et leur évaluation périodique.



Négociation de protocoles d'entente avec Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)

Afin d'optimiser les suivis après accidents/incidents, des protocoles d'entente concernant les enquêtes sur les incidents et accidents maritimes ont été signés avec le BST et Transports Canada. Ces ententes permettent d'assurer une coordination et un suivi après les incidents en autorisant l'échange d'informations et le partage des expertises respectives afin de maximiser la sécurité de la navigation.

Étude de risque dans le golfe du Saint-Laurent

Au cours de l'année 2016, des progrès importants ont été accomplis au sein de chacun des quatre ports concernés par l'étude de risque, soit ceux de Baie-Comeau, de Sept-Îles, de Port-Cartier et de Havre-Saint-Pierre. Des données pertinentes ont été collectées et analysées, des équipes de gestion du risque ont été formées tandis que les risques et les enjeux ont été identifiés, ce qui nous a permis de compléter la première partie de l'étude de risque.



Assurer l'efficacité et la qualité du service

Efficacité et délais de service

En 2016, l'Administration a fourni des services de pilotage sans délais de service causés par la non-disponibilité des pilotes dans une proportion de 99,8 %. Les faibles délais de service sont possibles grâce à la collaboration et à la disponibilité des pilotes, incluant pendant la période de pointe du trafic, lors de la fermeture de la Voie maritime.

En effet, seulement 6 retards au navire sont survenus durant la période de fermeture de la Voie maritime. L'Administration a connu des pointes de 40 affectations par jour par secteur, soit plus du double d'une journée d'affectation normale. Ceci a été rendu possible grâce aux gains significatifs en termes de disponibilité des pilotes obtenus lors du renouvellement du dernier contrat avec la CPSLC. Cette année, nous n'avons déploré que 43 retards par manque de disponibilité des pilotes, qui s'expliquent en grande partie par les périodes de pointe de trafic soutenues survenues à l'automne.

Du côté des retards dus aux navires, des discussions se tiennent toujours régulièrement avec la clientèle de l'Admi-

nistration afin de cerner et de mettre en place des pistes de solution pour réduire ces délais. Ce type de retard peut immobiliser indûment la disponibilité d'un pilote et ainsi, causer une pénurie de pilotes durant les périodes de pointe de trafic, ce qui cause une inefficacité à nos services et au système de transport maritime.

Apprentis-pilotes

L'efficacité des services de pilotage passe tout d'abord par un recrutement adéquat de candidats pour devenir pilote. L'Administration évalue certaines mesures afin de s'assurer qu'une relève suffisante soit présente pour dispenser les services de pilotage requis sans délai excessif dans les prochaines années. Actuellement, 14 apprentis-pilotes poursuivent leur période de formation dans la circonscription couvrant les eaux navigables situées entre Montréal et Québec (sept, dans le secteur Montréal-Trois-Rivières et sept, dans le secteur Trois-Rivières-Québec), et deux apprentis-pilotes sont en formation pour la circonscription couvrant les eaux navigables en Québec et Les Escoumins.

Amélioration et modernisation de nos règlements

Les changements proposés aux règlements de l'APL ont été développés dans le but d'améliorer et de moderniser la réglementation et d'y inclure certaines règles essentielles reliées à la sécurité et à l'efficacité. Les consultations avec les partenaires et parties prenantes concernent :

- Le projet portant sur la modernisation de nos règlements;
- Le projet de modification des exigences pour se qualifier comme apprenti-pilote;
- Le projet portant sur le règlement tarifaire pour ajuster certaines dispositions liées au nouveau contrat de services avec la CPSLC.

Renouvellement du système de répartition et de facturation

L'analyse des besoins au niveau des services de la répartition et de la facturation a été complétée en 2016. Cette analyse sera utilisée de manière à formuler des recommandations quant au choix de la nouvelle génération de logiciel pour les services de la répartition et de la facturation.

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. L'APL veille au bon entretien de ces actifs afin de maximiser leur durée de vie utile. Le quai de bois a subi des réparations d'urgence en 2016, suite à des dommages causés par une tempête hivernale, et l'Administration compte entreprendre les réparations nécessaires au printemps-été 2017.

Rôle de leadership

Mise en place du Comité consultatif permanent sur le pilotage

L'Administration a créé, en 2016, un nouveau Comité consultatif sur le pilotage, qu'elle préside. Ce comité, qui regroupe la Garde côtière canadienne, Transports Canada, les Armateurs du Saint-Laurent, l'Association des armateurs canadiens (maintenant fusionnée avec la Chambre de commerce maritime), la Fédération maritime du Canada, l'Association des pilotes maritimes du Canada, la CPBSL, la CPSLC, le port de Montréal et le port de Québec, a tenu sa première rencontre le 4 octobre 2016. Un sous-comité sur la navigation d'hiver a aussi été créé afin d'interpréter et d'appliquer, notamment, les critères qui permettront de rencontrer les exigences réglementaires en lien avec le début et la fin de la navigation hivernale.

Modernisation de la Loi sur le pilotage

Un mémoire présentant les recommandations de l'APL a été soumis au ministre des Transports au cours de l'été 2016. Les modifications proposées à notre mémoire reprenaient l'importance d'assurer une supervision adéquate des corporations de pilotes, et de veiller à ce que les règles, les pratiques et les procédures en matière de sécurité concernant la prestation des services de pilotage soient assujetties aux rigueurs du processus réglementaire.

Comité d'orientation sur la sécurité de la navigation

L'APL est devenue membre du comité d'orientation sur la sécurité de la navigation, composé de représentants de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne, des responsables des administrations portuaires et de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce comité permet la coordination des partenaires fédéraux et prend les décisions sur les questions liées à la sécurité de la navigation.



Comités relatifs à la sécurité maritime

Tout au long de l'année 2016, les représentants de l'APL ont continué de siéger sur différents comités de consultation ou groupes de travail portant sur la sécurité maritime, lui permettant de s'assurer que ses intérêts et sa mission soient bien représentés.

Protection du processus règlementaire et de l'intérêt public

Suite à la décision de l'arbitre de retenir l'offre finale de la CPSLC concernant le contrat de services, l'Administration a contesté cette décision devant la Cour fédérale du Canada. La décision arbitrale a soulevé de nombreuses préoccupations ayant un impact sur nos règlements et sur la capacité de l'APL à conserver son indépendance à déterminer quand entreprendre des mesures coercitives lorsqu'il y a non-conformité avec la *Loi sur le pilotage*. Le jugement de la Cour fédérale rendu le 29 décembre 2016 accueillait en partie notre recours. La Cour a ordonné que le dossier soit retourné à l'arbitre. L'APL a porté ce jugement de la Cour fédérale en appel.



Optimisation des projections financières et planification tarifaire

Prévisions financières | « Market intelligence »

Les prévisions financières du Plan d'entreprise 2017-2021 sont basées sur les données recueillies par l'intelligence de marché. Deux principaux éléments ont été essentiels pour y parvenir, soit l'établissement de liens et de contacts avec les partenaires de l'industrie maritime, et l'appropriation et l'optimisation de l'utilisation de notre base de données. Grâce aux efforts engagés, nous avons été en mesure de parfaire nos prévisions financières. L'Administration demeure toutefois tributaire du marché économique mondial et des imprévus qui entourent ses activités, ce qui peut avoir un impact sur nos prévisions. D'autres améliorations seront poursuivies en 2017 afin de parfaire notre méthodologie d'établissement de prévisions financières.

Gestion des produits et des charges

L'Administration a enregistré un résultat global de 1,54 \$ million durant l'année 2016 et possède une encaisse d'environ 11 millions \$ au 31 décembre 2016, ainsi que des placements d'une valeur de 5 millions \$ (réserve de trésorerie). Le tout a été réalisé alors même que l'Administration maintenait ses tarifs de 2015 pour l'année 2016.

Les contrats de services avec les deux corporations de pilotes sont à jour, leur renouvellement étant prévu en 2020, dans le cas de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, et en 2021, dans celui de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Renouvellement du contrat de services avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent

Un contrat de services d'une durée de cinq (5) ans a été négocié et signé avec la CPBSL avant la fin de l'année financière, ce qui représente une réalisation significative témoignant de la solidité de la relation d'affaires avec cette corporation. Les dispositions de ce contrat ont été mises en vigueur le 1er janvier 2017. Parmi les faits saillants du nouveau contrat de services, on peut noter que la primauté de la *Loi sur le pilotage* et des règlements de l'Administration a été clarifiée et que plusieurs dispositions à portée réglementaire ont été retirées du contrat. Le contrat de services avec la CPBSL signé fin 2016 comporte des augmentations économiques globales raisonnables pour la durée du contrat. Les parties se sont également entendues sur la tenue d'une étude de risques visant à déterminer la durée sécuritaire d'un voyage de nuit par un seul pilote; cette étude devra être complétée d'ici au 31 décembre 2019.

Signature de la convention collective avec l'Alliance de la Fonction publique du Canada

Une nouvelle convention collective avec les employés membres de l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) a été conclue en 2016 pour une durée de 6 ans (jusqu'au 30 juin 2019). Cette entente prévoit des hausses salariales raisonnables permettant à l'Administration de contrôler ses coûts et d'atteindre ses objectifs financiers. De plus, les indemnités de départ en cas de départ volontaire ont été abolies, ce qui représente une économie de 2 % pour l'Administration.



Optimisation des ressources humaines

Pratiques de gestion des ressources humaines

Le Plan stratégique pour la gestion des ressources humaines a été mis à jour en 2016; un plan de relève pour la direction a notamment été développé et son implantation a débuté en fin d'année. L'organisation a également mis en place des initiatives visant à promouvoir une saine santé mentale sur les lieux de travail.

Conformité aux politiques gouvernementales et aux règlements

La gestion de l'Administration est conforme aux politiques et aux instructions du gouvernement du Canada et sa gestion financière se fait en conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le personnel de direction établit et maintient de bonnes relations avec les personnes-clés au sein du gouvernement fédéral. De plus, l'APL divulgue dorénavant, à l'intérieur de son rapport trimestriel de gestion, les dépenses de voyage, les frais d'accueil et de conférence du Premier dirigeant et des membres du Conseil d'administration.

Programme de vérification interne et gestion intégrée des risques

L'Administration a débuté le projet de vérification interne de la paie en 2016; ce projet est exécuté par la firme Raymond Chabot Grant Thornton et sera complété en 2017.

États financiers (IFRS)

Durant l'année 2016, 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 à un coût raisonnable.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

Dans la réalisation de son mandat en 2016, l'Administration n'a initié et n'a 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.



Multiculturalisme

L'Administration reconnaît l'importance de maintenir et de valoriser le patrimoine multiculturel des Canadiens et des Canadiennes. À cet effet, elle reconnaît l'importance de la diversité de la population canadienne et à l'intérieur de son organisation sur les plans de la race, de la nationalité d'origine, de l'origine ethnique et de la religion, ce qui constitue une caractéristique fondamentale de la société canadienne. À cette fin, l'APL s'engage à assurer l'égalité de tous les Canadiens et les Canadiennes au sein de son organisation.

Équité homme/femme

L'Administration croit que tous les Canadiens et les Canadiennes devraient avoir les mêmes possibilités de participer activement au maintien de la sécurité, de l'efficacité et de la qualité des services de pilotage, et encourage fortement les femmes et les hommes à envisager une carrière au sein de son organisation.

Le programme de recrutement de l'Administration est conçu de manière à assurer le traitement équitable de tous les candidats. L'APL s'engage à suivre de près toute partialité fondée sur le sexe dans le cadre d'embauches et de promotions. L'Administration reconnaît qu'il existe toujours des défis à la participation des femmes dans le domaine maritime et elle s'engage à améliorer l'accessibilité en éliminant les barrières afin d'encourager et d'aider les femmes à participer activement.

GESTION DES RISQUES

Afin de s'assurer de la continuité de la prestation de services de pilotage sécuritaires et efficaces, l'APL effectue annuellement une révision de sa gestion des risques. Cet exercice permet d'identifier les principaux risques auxquels s'expose la compagnie et de mettre en place des mesures d'atténuation qui aideront l'APL à conserver son autosuffisance financière et de répondre à son mandat, ainsi que de conserver son image et sa réputation, tout en lui permettant d'atteindre ses objectifs stratégiques.

Le tableau suivant illustre les 10 principaux risques de nature opérationnelle et stratégique identifiés auxquels fait face l'APL. Il est à noter qu'une case de risque résiduel de couleur jaune représente un risque faible dont la gestion est jugée adéquate, une case de risque résiduel de couleur

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



	Risques	Risque inhérent	Risque résiduel
1	Manque de pouvoirs législatifs adéquats et absence de droit de gérance à l'égard des corporations de pilotes restreignent de façon significative la capacité de l'APL à remplir pleinement sa mission et de veiller à l'intérêt public.		
2	Impact défavorable sur l'efficacité des services et la gouvernance du pilotage dû aux règles d'affectation pour les préavis de départ, la nuit, imposées par décision arbitrale qui sont manifestement différentes de celles exigées par les règlements.		
3	Établir la stratégie de planification tarifaire efficace afin de maintenir une grille tarifaire compétitive pour les clients tout en maintenant l'autosuffisance financière de l'organisation.		
4	Manque de procédures rigoureuses pour suivi après accident, formation et évaluation périodique des pilotes.		
5	Retards dans la mise en place/retrait des bouées prioritaires lumineuses.		
6	Relève potentiellement insuffisante de futurs pilotes dû aux hausses annuelles projetées d'affectations et impact potentiel des études de risques.		
7	Efficacité de la navigation à cause de retards dus aux pilotes et aux navires et restrictions à la navigation.		
8	Coordination entre intervenants publics pour l'administration de services maritimes.		
9	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.		
10	Condition médicale inadéquate des pilotes.		

Suite à notre récente mise à jour des risques et des mesures d'atténuation, la direction de l'APL est d'avis que les risques sont, en général, bien contrôlés. Cependant, les lacunes de la *Loi sur le pilotage* et la capacité apparente de contourner le processus de réglementation par la voie d'un contrat de

service ou d'une décision d'arbitrage sont des préoccupations importantes pour l'APL. Les seules façons d'atténuer ces risques consistent à demander la modification de la *Loi sur le pilotage* et le contrôle judiciaire.



LES PRATIQUES DE GOUVERNANCE

Présentation du Conseil et de ses comités

L'Administration conserve une structure de gouvernance moderne qui lui permet de réaliser son mandat. À cet effet, différents pouvoirs et différentes responsabilités sont exercés par le Conseil d'administration dont les modalités de fonctionnement sont prévues dans la Loi et le Règlement administratif.

Le conseil est composé de sept membres nommés par le Gouverneur en conseil et est présidé par le président du conseil, aussi nommé par les mêmes instances. La composition du conseil est la suivante: deux représentants de la société canadienne, deux membres provenant du milieu maritime canadien et international, et finalement, deux membres provenant des corporations de pilotage. S'ajoute le président du conseil, dont le poste est présentement vacant.

Le Premier dirigeant, qui relève du Conseil d'administration, est employé à temps plein au sein de l'Administration. Les membres sont nommés pour un mandat initial d'une durée pouvant aller jusqu'à quatre ans; par la suite, ce mandat peut être renouvelé pour une durée n'excédant pas quatre ans. À noter que la *Loi sur le pilotage* ne prévoit pas de limite quant au nombre de renouvellements de mandat pour un administrateur. Le mandat de six des sept membres est actuellement échu.

Le conseil est également responsable de la planification stratégique de la société, incluant son plan d'entreprise, de ses

finances et de son intendance générale. Cela inclut l'identification des principaux risques, la planification de la relève et la mise en place d'un système d'information qui répond à ses besoins. Les articles 20 et 33 de la *Loi sur le pilotage* confèrent à l'Administration des pouvoirs réglementaires et des pouvoirs de nature disciplinaire.

Le conseil s'est réuni à neuf reprises durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle, qui a eu lieu le 18 mai 2016.

Le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2016, 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 Bas Saint-Laurent, le suivi d'une étude de risques sur l'ancienne circonscription 3, la révision réglementaire et le renouvellement de la convention collective de certains employés de bureau et des matelots, représentés par l'Alliance de la Fonction publique du Canada.

Dans l'exécution de ses responsabilités, le conseil s'est doté de deux comités composés de trois de ses membres.

Comité de vérification

Le comité de vérification a la responsabilité d'effectuer le suivi, l'analyse et la supervision de la situation financière de l'Administration et des différentes pratiques de gestion, notamment, mais sans s'y limiter, les différents contrôles financiers, la planification stratégique et le bon fonctionnement de ses systèmes d'information. Le comité s'est réuni à cinq occasions en 2016.

Comité de vérification

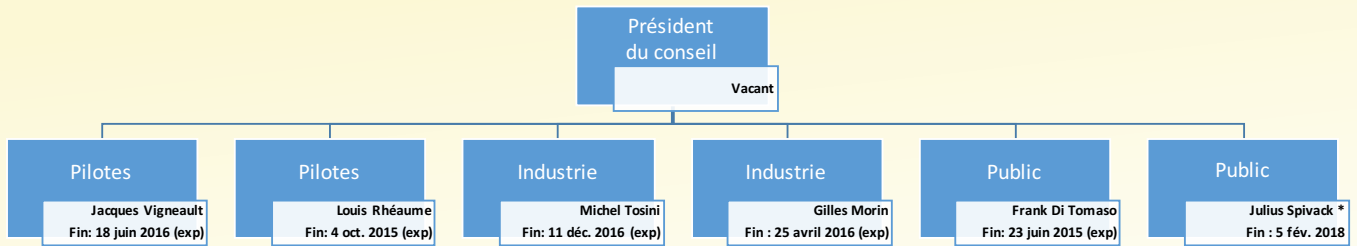
M. Julius Spivack (Président)
M. Louis Rhéaume
M. Gilles Morin

Comité de gouvernance et des ressources humaines

Le comité de gouvernance et des ressources humaines est tenu de réviser les pratiques de gouvernance de l'Administration et la stratégie de gestion du personnel. Les membres du comité se sont rencontrés à quatre reprises durant l'année. Parmi les sujets examinés en 2016, on trouve la révision de la charte du conseil, la planification de la relève et le plan stratégique des ressources humaines.

Comité de gouvernance et des ressources humaines

M. Frank Di Tomaso (Président)
M. Jacques Vigneault
M. Michel Tosini



* Vice-président et
Président du conseil par intérim

La direction

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

Plusieurs fois par année, la direction se réunit au sein du comité de régie interne, afin d'examiner les sujets qui relèvent des affaires courantes de l'Administration.

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

Accès à l'information | Frais de déplacement

Une demande d'accès à l'information a été déposée en 2016 et est en cours de traitement au 31 décembre 2016.

En conformité avec les directives indiquées dans les lignes directrices concernant les frais de voyage, d'accueil et de conférence, les montants liés à ces frais sont les suivants :

SOMMAIRE DES FRAIS DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE

Pour la période de douze mois se terminant le 31 décembre 2016

Président du Conseil d'administration par intérim	1 044 \$
Premier dirigeant	26 143 \$
Conseil d'administration (six membres)	4 769 \$



Julius Spivack



Jacques Vigneault



Frank Di Tomaso



Louis Rhéaume



Gilles Morin



Michel Tosini

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DU CONSEIL

Julius Spivack

vice-président et Président du Conseil
par intérim

Monsieur Julius Spivack, B. Comm, est consultant et est 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 la direction de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central. Il a de plus siégé sur de nombreux comités traitant d'activités reliées au domaine du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

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.

Louis Rhéaume membre

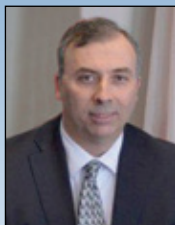
Capitaine Louis Rhéaume est détenteur d'un brevet de capitaine au long cours, d'une majeure en transport maritime, Université du Québec à Rimouski en 2002, transports intermodaux CITT 1977/1978 et gradué de l'Institut maritime du Québec en 1973. Il est membre du Conseil d'administration de l'Administration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

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 maintenance et logistique ainsi qu'en négoce de grains.

Michel Tosini membre

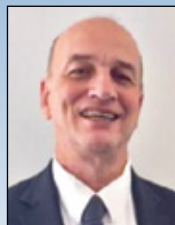
Monsieur Michel Tosini, diplômé en logistique, détient un certificat de cadre de direction de Richard Ivey School of Business de l'Université Western Ontario. Depuis 2006, il est vice-président exécutif à la Federal Marine Terminals Inc., une division de Fednav Limited. Il est président du Conseil d'administration de la 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.



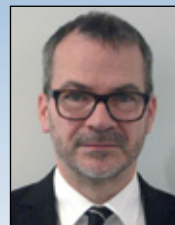
Fulvio Fracassi



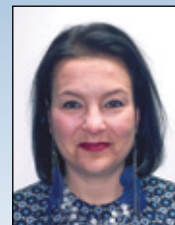
Claude Lambert



Sylvain Lachance



Benoit Sabourin



Isabelle Roy

BIOGRAPHIES DES MEMBRES DE LA DIRECTION



Mario St-Pierre



Steve Lapointe



Éric Bérubé



Patricia Hébert

Fulvio Fracassi

Premier dirigeant

Monsieur Fulvio Fracassi est le Premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides depuis 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 fonction depuis janvier 2009, et a occupé divers postes de direction financière et administrative au sein de nombreuses sociétés et industries.

Sylvain Lachance

Directeur principal à l'exploitation (intérim)

M. Sylvain Lachance a eu une longue carrière au sein de la Garde côtière canadienne et de Transports Canada. Diplômé du Collège de la Garde côtière canadienne, il a servi en mer et dans l'administration à terre et ce, à Québec et aux quartiers généraux à Ottawa. Au moment de prendre sa retraite du gouvernement fédéral, M. Lachance occupait le poste de directeur général, Sûreté et sécurité maritimes, Transports Canada. M. Lachance s'est joint à l'APL en octobre 2016 comme consultant avant d'assurer le rôle de Directeur principal à l'exploitation par intérim. Il est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université d'Ottawa.

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 au sein de l'entreprise et a été promu contrôleur de la société en 2013.

Isabelle Roy, CHRA, Conseillère en ressources humaines

Mme Isabelle Roy est détentrice d'un baccalauréat en relations industrielles de l'Université de Montréal et d'un certificat en Administration des affaires de l'Université de Sherbrooke. Elle possède près de 20 d'expérience en gestion des ressources humaines, notamment en développement organisationnel. Mme Roy a travaillé tant dans le secteur parapublic que privé et s'est jointe à l'Administration en 2014 à titre de conseillère en ressources humaines.

Mario St-Pierre

Secrétaire général

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 plus de dix ans, à titre de secrétaire général de l'Administration.

Steve Lapointe

Directeur à l'affectation

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

Éric Bérubé

Directeur de la station de pilotage des Escoumins

Monsieur Éric Bérubé détient un diplôme en génie mécanique et un diplôme de 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.

Capt. Patricia Hébert

Directrice adjointe à l'exploitation

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

An aerial photograph of the ocean with white-capped waves breaking, serving as a background for the left side of the page.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Les tarifs

Le programme tarifaire actuel a été mis en vigueur le 6 mars 2015; ce programme n'a pas été modifié en 2016 en raison d'un gel tarifaire.

Les services de pilotage

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, selon leur choix. L'Administration ne peut avoir ses propres pilotes employés pour une circonscription où il y a une corporation de pilotes en place.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, la *Loi sur le pilotage* ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec les corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme de règlement 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 et les dimensions des navires ont une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic maritime est plutôt saisonnier. Il varie mensuellement et les affectations sont au minimum au cours du premier trimestre de l'année, qui comprend les mois d'hiver. À ce moment, les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la Voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Les navires de croisières, absents l'hiver, reprennent du service l'été et sont très actifs l'automne. 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 les principaux sont les suivants :

■ Les conditions économiques nord-américaines et internationales

Une économie forte ou un ralentissement économique significatif a 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

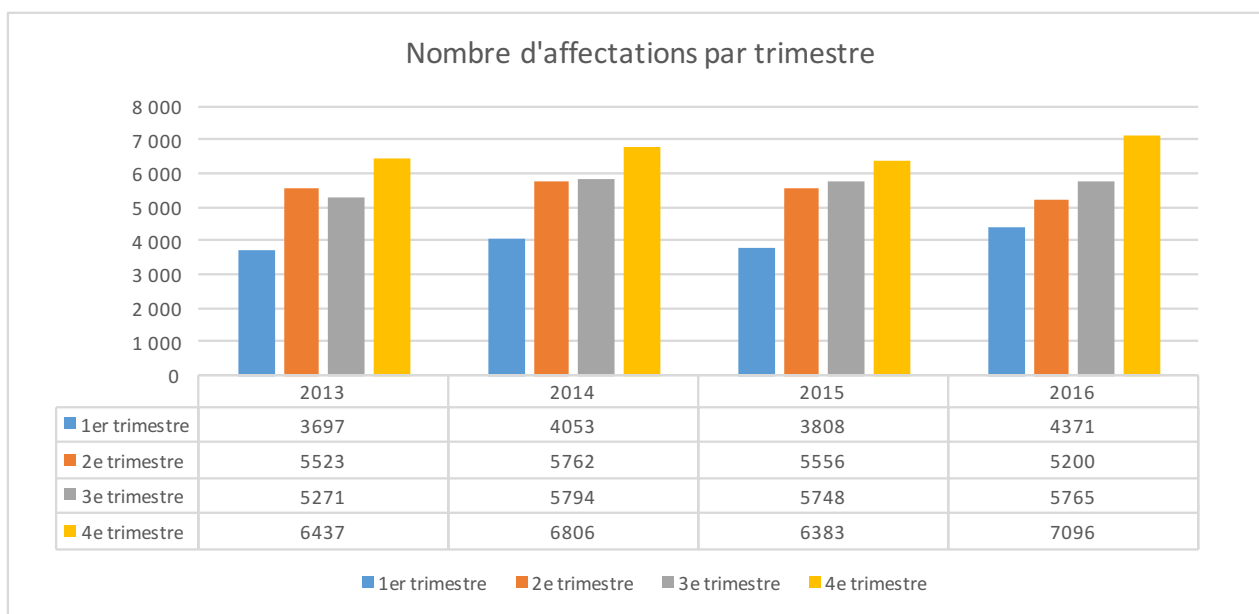
Ces deux facteurs économiques influencent le prix des produits et le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

■ 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 que l'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.



SOMMAIRE DES RÉSULTATS ET STATISTIQUES

La section suivante se veut une analyse du résultat global de l'entreprise comparativement aux années précédentes. Elle doit être lue parallèlement aux états financiers vérifiés et aux notes s'y afférant.

État comparatif et statistiques

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015	2014	2013	2012
Produits					
Droits de pilotage	80 278 \$	75 135 \$	73 699 \$	68 645 \$	68 969 \$
Bateaux-pilotes	10 993	10 552	11 302	9 316	9 630
Autres	159	542	135	105	153
TOTAL	91 430	86 229	85 136	78 066	78 752
Charges					
Honoraires de pilotage	73 365	67 217	67 059	62 824	62 223
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	10 362	9 897	10 894	8 804	8 646
Opération et administration	6 163	5 483	5 092	4 926	5 151
TOTAL	89 890	82 597	83 045	76 554	76 020
Résultat global	1 540 \$	3 632 \$	2 091 \$	1 512 \$	2 732 \$
Fonds de roulement	14 341 \$	8 506 \$	7 801 \$	3 152 \$	3 532 \$
Bénéfices non répartis (1)	29 130 \$	27 590 \$	23 958 \$	21 868 \$	20 356 \$

Ressources humaines

Direction	5	5	5	5	5
Administration et exploitation	13	12	10	10	10
Centre d'affectation	15	17	17	19	19
Employés de navire	12	11	11	10	9
Pilotes entrepreneurs (2)	169	174	176	180	179
Apprentis-pilotes	16	10	11	8	8

Statistiques

Nombre d'affectations (3)	22 432	21 495	22 415	20 928	22 115
Détenteurs de certificats de pilotage	4	4	4	7	7

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

(2) Nombre déterminé en brevets actifs, selon les termes d'années-pilotes.

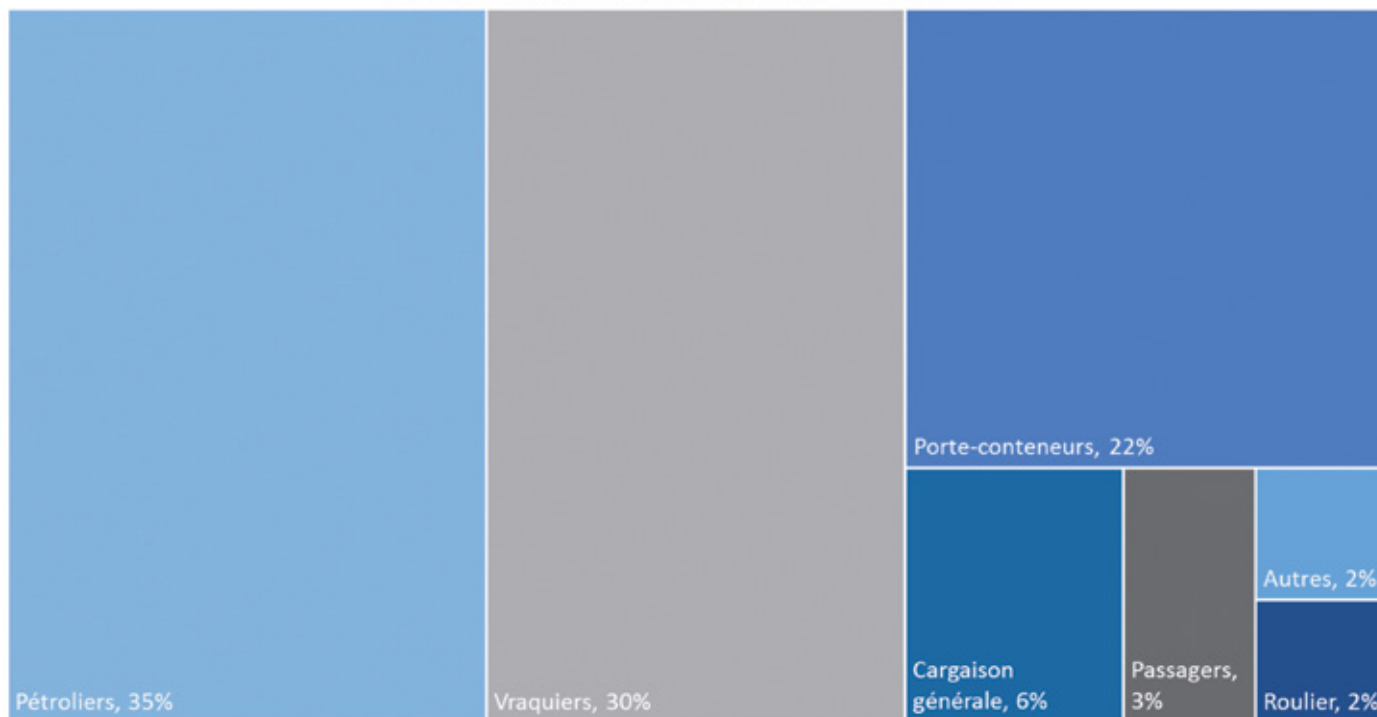
Ce nombre est donc ajusté pour tenir compte des brevets suspendus (maladie long terme, etc), retraites partielles et pour les administrateurs des corporations de pilotes.

Le nombre pour 2014 a été ajusté pour tenir compte de l'annulation en 2015 des brevets de la circonscription 1.1.

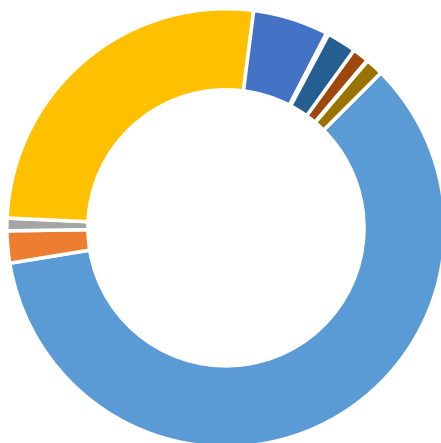
(3) Les chiffres des années précédentes ont été ajustés afin de tenir compte des modifications apportées au calcul du nombre d'affectations; l'impact de ce changement n'est pas significatif.

ANALYSE DES RÉSULTATS RÉELS DE 2016

Répartition des revenus en fonction du type de navire 2016

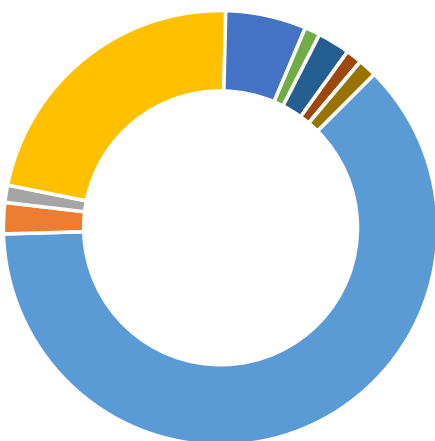


Répartition charges administratives (2015)



- 60,0 % Coût du personnel (3,29 M\$)
- 2,4 % Transports et communications (0,1 M\$)
- 0,9 % Informations (0,05 M\$)
- 26,3 % Services professionnels et spéciaux (1,44 M\$)
- 5,6 % Location (0,31 M\$)
- 0,2 % Réparation et entretien (0,01 M\$)
- 2,2 % Utilité publique, fourniture et approv. (0,12M\$)
- 1,2 % Amortissement (0,07 M\$)
- 1,2 % Autres (0,07 M\$)

Répartition charges administratives (2016)



- 62,1 % Coût du personnel (3,82 M\$)
- 2,3 % Transports et communications (0,14 M\$)
- 1,3 % Informations (0,08 M\$)
- 22,2 % Services professionnels et spéciaux (1,37 M\$)
- 6,0 % Location (0,37 M\$)
- 1,1 % Réparation et entretien (0,07 M\$)
- 2,4 % Utilité publique, fourniture et approv. (0,15 M\$)
- 1,2 % Amortissement (0,07 M\$)
- 1,4 % Autres (0,08 M\$)

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 autorisation de découvert bancaire pouvant atteindre 1 500 000 \$ en 2016 (1 500 000 \$ en 2015), approuvée par le ministre des Finances.

Les résultats de 2016 reflètent un gel tarifaire.

Les charges de l'année 2016 sont principalement composées des honoraires des groupes de pilotes et sont influencées par le niveau du trafic maritime ainsi que par les dimensions des navires.

Trésorerie

Au 31 décembre 2016, l'Administration a des liquidités de 11,0 M\$ (7,7 M\$ au 31 décembre 2015), et un fonds de roulement de 14,3 M\$ (8,5 M\$ en 2015). Les autres actifs consistent en des débiteurs au montant de 11,5 M\$ (10,2 M\$ en 2015) et des placements à court et à long terme de 5,0 M\$ (5,0 M\$ en 2015).

Comparaison entre les résultats de 2016 et le budget

Revenus

Les revenus de pilotage ont été supérieurs de 1,1 M\$ (1,4 %) au budget établi, principalement en raison du trafic de pétroliers qui a augmenté de manière plus significative qu'estimé lors de l'établissement du budget de 2016. Pour sa part, le nombre d'affectations de l'année a été supérieur de 2,3% (+494) au nombre d'affectations estimé.

Honoraires

Les honoraires de pilotage sont pour leur part demeurés stables par rapport aux charges initialement prévues, malgré l'augmentation des revenus. La combinaison des manœuvres effectuées et la surestimation de certaines charges peuvent expliquer cet écart.

Charges administratives et opérationnelles |

Autres charges

Les charges administratives sont au même niveau que ce qui avait été prévu au budget. En effet, une différence de 59 k\$ (+1 %) est comptabilisée. Le coût du personnel, les frais relatifs aux informations et les frais de location sont à la hausse (92 k\$ ou 2,2 %), alors que les services professionnels, les dépenses de réparation et d'entretien ainsi que les frais d'approvisionnement sont à la baisse de 49 k\$ ou 3 %.

Résultat global

Pour les raisons susmentionnées, le résultat global réel de 2016 au montant de 1,5 M\$ est supérieur de 1,3 M\$ au résultat global projeté de 206 k\$.

Comparaison entre les résultats de 2016 et les résultats de 2015

Revenus

Les revenus de pilotage ont connu une hausse de 5,1 M\$ (6,8 %) en 2016, par rapport à l'année 2015. L'augmentation du trafic des pétroliers, une solide performance au niveau des porte-conteneurs et des vraquiers, ainsi qu'une légère hausse dans la dimension des navires expliquent cette variation.

Honoraires

Du côté des honoraires de pilotage, la majeure partie de la hausse de 6,1 M\$ (9,1 %) est en lien direct avec l'augmentation de trafic qui a aussi influencé les revenus. Le reste de la variation est directement lié à l'augmentation du taux des honoraires prévus aux contrats signés avec les corporations de pilotes.

Charges administratives et opérationnelles |

Autres charges

Comparativement à 2015, les charges administratives ont augmenté de 12,4 %, soit 680 k\$, alors que les frais liés aux salaires et aux avantages du personnel ont connu une hausse de 536 k\$, les frais de location (+64 k\$), les frais d'entretien (+61 k\$) et les frais relatifs à l'approvisionnement et aux informations (+57 k\$) ont vu leurs charges augmentées.

Résultat global

L'APL termine l'année avec un résultat global de 1,5 M\$, comparativement à un résultat global réel, en 2015, de 3,6 M\$, ce qui représente une baisse de 2,1 M\$.

PERSPECTIVES 2017

Le commerce maritime, tout comme l'économie en général, est en changement constant, essayant de s'adapter à la compétitivité mondiale qui s'accroît d'année en année. Il en est aussi vrai pour le pilotage : les utilisateurs des services de pilotage usent d'ingéniosité pour diminuer leurs coûts d'opération, ce qui résulte en l'adoption de nouvelles technologies sur les bateaux ayant pour but d'optimiser la durée des voyages et la quantité de carburant utilisée ou encore en l'apparition de méga-navires permettant de transporter plus de marchandises dans un même voyage.

L'APL désire aller dans la même voie afin que l'industrie maritime de sa région demeure compétitive. L'Administration s'efforcera de maintenir ses coûts à un niveau acceptable tout en conservant les niveaux de sécurité et d'efficacité dont elle a su faire preuve au cours des dernières années. Pour y parvenir, l'Administration doit être en mesure d'établir des estimations de trafic réalistes qui lui permettront d'élaborer des budgets et des prévisions financières plus justes.

Orientations stratégiques

1

Fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces

Compléter l'étude de risques concernant les ports de Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre et entreprendre un suivi approprié des recommandations; débiter les deux autres phases de l'analyse de risques dans le Golfe du Saint-Laurent, sur la côte sud du Saint-Laurent et la voie navigable de l'ancienne circonscription 3. Le dépôt des recommandations est prévu pour la fin de mai 2017, alors que les deux autres phases débiteront en 2017.

2

Jouer un rôle de leader pour promouvoir la sécurité et l'efficacité du pilotage dans les eaux navigables sous notre juridiction.

Contribuer et jouer un rôle de premier plan dans le cadre du processus de révision de la *Loi sur le pilotage*.

Poursuite de la révision et de la modernisation des règlements de l'APL pour publication dans la Gazette du Canada;

3

Assurer l'autosuffisance financière de l'Administration tout en veillant à mettre en place des tarifs raisonnables et équitables visant à supporter la compétitivité du transport maritime dans notre région.

Continuer à bâtir notre « Market Intelligence », développer des nouveaux rapports afin d'optimiser nos prévisions financières et entreprendre la mise en place de mécanismes additionnels de contrôle de qualité et de documentation portant sur les résultats financiers et les projections périodiques;

Négocier une nouvelle convention collective avec les membres de la Guilde de la Marine Marchande du Canada pour nos capitaines et mécaniciens aux Escoumins;

Compléter la vérification interne du système de traitement de la paie et des services d'affectation et facturation.



4

Aspirer à l'excellence et à l'amélioration continue en optimisant l'efficacité et la qualité des services de pilotage.

En collaboration avec la CPSLC, mettre à jour et bonifier le programme de formation pour les apprentis-pilotes et les pilotes, incluant l'établissement de critères, d'exercices et de formation continue requis pour passer à une classe supérieure de brevet, ainsi que l'évaluation périodique (tous les cinq ans) des compétences des pilotes;

Continuer la mise en place des pratiques de gestion des ressources humaines et veiller à la réalisation des objectifs en matière de recrutement, de mise en place du plan de relève et de planification de la main-d'œuvre;

Sélection du fournisseur et début de la programmation de la prochaine génération du logiciel d'affectation et de facturation.

5

Appuyer le gouvernement quant à son objectif lié à la sécurité et à l'efficacité du système de transport maritime et se conformer aux politiques, directives et instructions du ministre des Transports et du gouvernement du Canada.

L'APL entend contribuer au processus de révision de la *Loi sur le pilotage*, en recommandant des changements visant à moderniser la réglementation afin de mieux rencontrer les besoins en matière de sécurité et d'efficacité reliés aux services de pilotage, ainsi que d'améliorer la transparence et l'imputabilité. L'Administration est aussi soucieuse de se conformer aux politiques et aux initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du gouvernement du Canada. L'Administration de pilotage des Laurentides poursuivra notamment son système d'évaluation du Conseil d'administration et de ses membres et continuera son programme de vérification interne.

CONTEXTE

Économie mondiale

Perturbée depuis 2008, l'économie mondiale demeure fragile et incertaine. Bien qu'une certaine croissance se soit installée lors de la dernière année, de récents événements, tels que le résultat du vote de la sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne (Brexit) et l'élection américaine rendent cette croissance incertaine.

Transport maritime mondial

Le marché maritime mondial est en pleine mutation et les entreprises d'envergure mondiale, ayant un passé prospère, multiplient les transactions de fusion et acquisition afin de pouvoir traverser cette période difficile, principalement au niveau des porte-conteneurs.

Transport maritime canadien

Malgré des prévisions économiques assez stables pour l'ensemble du pays, les grandes administrations portuaires du Canada sont d'avis qu'il faut investir et renouveler les infrastructures. De nouvelles installations avec des services améliorés permettront aux ports de continuer à répondre à la demande actuelle et de demeurer compétitifs face aux ports des États-Unis. Pour sa part, la région où l'Administration exerce ses activités est sujette à un certain nombre de nouveaux projets, en cours ou planifiés, dont plusieurs pourraient affecter l'achalandage.

Autonomie financière

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2016; la solidité de l'encaisse a permis à l'Administration de geler les tarifs à sa clientèle pour l'année 2017. Ceci entraînera un déficit planifié de 414 k\$ pour l'APL.

Concernant le nombre d'affectations, l'Administration a estimé un nombre d'affectations similaire en 2017 par rapport à 2016, soit environ 22 432.



ÉTATS FINANCIERS

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

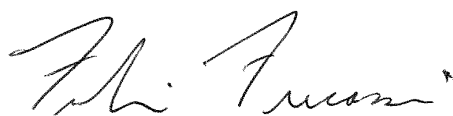
La direction de l'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique 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, notamment l'article 89 ayant trait aux dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements, 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 2017

Claude Lambert
Directeur, finances et administration



Montréal, Canada
10 mars 2017



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 2016, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres 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 2016, 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 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*.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'T' followed by a series of loops and a final flourish.

Tina Swiderski, CPA auditrice, CA
Directrice principale

Le 10 mars 2017
Montréal, Canada

État de la situation financière

au 31 décembre

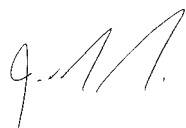
(en dollars canadiens)

	2016	2015
Actif		
Courant		
Trésorerie (note 16)	10 970 651 \$	7 665 051 \$
Créances (note 16)	11 534 302	10 246 297
Placements à court terme (notes 6,16)	5 024 126	1 528 211
	<u>27 529 079</u>	<u>19 439 559</u>
Non courant		
Placements à long terme (notes 6, 16)	-	3 477 049
Immobilisations corporelles (note 7)	14 952 170	15 521 500
Immobilisations incorporelles (note 8)	377 253	746 120
	<u>15 329 423</u>	<u>17 744 669</u>
Total de l'actif	<u>42 858 502 \$</u>	<u>39 184 228 \$</u>
Passif		
Courant		
Créditeurs et charges à payer (notes 10, 16)	13 188 272 \$	10 933 087 \$
	<u>13 188 272</u>	<u>10 933 087</u>
Non courant		
Avantages du personnel (note 11)	340 032	433 063
Avantage incitatif à la location (note 4)	200 272	227 896
	<u>540 304</u>	<u>660 959</u>
Total du passif	<u>13 728 576</u>	<u>11 594 046</u>
Capitaux propres		
Bénéfices non répartis (note 14)	29 129 926	27 590 182
	<u>29 129 926</u>	<u>27 590 182</u>
Total du passif et des capitaux propres	<u>42 858 502 \$</u>	<u>39 184 228 \$</u>

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 se terminant le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2016	2015
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	91 271 266 \$	85 686 883 \$
Autres produits	158 941	541 698
	91 430 207	86 228 581
Charges		
Honoraires de pilotage	73 365 229	67 217 087
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	10 362 464	9 896 808
Salaires et avantages du personnel	3 824 079	3 288 746
Services professionnels et spéciaux	1 369 481	1 444 330
Loyers	370 102	306 095
Services publics, fournitures et approvisionnements	227 420	170 638
Transports, déplacements et frais d'accueil	80 879	81 118
Communications	76 844	62 027
Entretien	70 716	9 316
Frais financiers	12 628	8 713
Autres charges	130 621	111 956
	89 890 463	82 596 834
Résultat global pour l'exercice	1 539 744 \$	3 631 747 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

État des variations des capitaux propres

pour l'exercice se terminant le 31 décembre

(en dollars canadiens)	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	27 590 182 \$	23 958 435 \$
Résultat global de l'exercice	1 539 744	3 631 747
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>29 129 926 \$</u>	<u>27 590 182 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante

État des flux de trésorerie

pour l'exercice se terminant le 31 décembre

(en dollars canadiens)	2016	2015
Activités opérationnelles		
Résultat global pour l'exercice	1 539 744 \$	3 631 747 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités opérationnelles :		
Amortissement	1 055 568	1 018 600
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	(93 031)	(92 190)
Variation de la tranche à long terme de l'avantage incitatif à la location	(27 624)	58 352
Perte (gain) sur cession d'actifs	(250)	(383 610)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	(1 288 005)	1 931 076
Variation des créditeurs et charges à payer	2 255 185	(1 460 752)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	3 441 587	4 703 223
Activités d'investissement		
Achat net de titres de placement	(18 866)\$	(755 259)\$
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(115 871)	(118 053)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 500)	(317 589)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	250	385 000
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(135 987)\$	(805 901)\$
Trésorerie		
Variation de l'exercice	3 305 600 \$	3 897 322 \$
Solde au début de l'exercice	7 665 051	3 767 729
Solde à la fin de l'exercice	10 970 651 \$	7 665 051 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(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, conformément 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 2017-2021 et s'est conformée à l'instruction au courant de l'année 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 2017.

• 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.

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

(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 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 2016 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 1^{er} janvier 2018 et l'adoption par anticipation est permise. L'Administration continue d'évaluer 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 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus 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 1^{er} janvier 2018 et son adoption anticipée est permise. L'Administration continue d'évaluer 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.

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

• 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 1^{er} janvier 2019, et son adoption anticipée est permise pour les entités qui appliquent IFRS 15. L'Administration continue d'évaluer 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 et 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

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

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 leur utilisation continue, des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de vente. Aux fins de l'évaluation de la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont comptabilisés à leur valeur actualisée par application d'un taux d'actualisation qui reflète les appréciations actuelles du marché, de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif.

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

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

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

• 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'acquièrent pas permettant à l'employé d'être rémunéré pendant son absence en reconnaissance de services rendus antérieurement ainsi que des congés spéciaux.

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

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

Régime de retraite

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

Indemnités de départ

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

En février 2012, en juillet 2013 et en juillet 2014, le programme pour certaines catégories d'employés de l'APL a été modifié de sorte que les indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite ont maintenant cessé de s'accumuler pour tout le personnel. 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 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.

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 a bénéficié d'une clause de loyers gratuits du 1^{er} avril 2014 au 30 avril 2015 en vertu de son nouveau bail pour les locaux de son siège social. Ces loyers gratuits sont considérés comme un avantage incitatif relatif au bail et présentés à titre de passif au 31 décembre pour la portion écoulée à cette date. L'avantage incitatif est amorti linéairement sur la durée du bail à compter du 1^{er} mai 2015. La durée du bail se termine le 31 mars 2026.

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

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

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

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

L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 décembre 2016.

■ 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.

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

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 2016		31 décembre 2015	
	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable
A court terme				
Obligations provinciales	<u>5 064 648 \$</u>	<u>5 024 126 \$</u>	<u>1 537 094 \$</u>	<u>1 528 211 \$</u>
A long terme				
Obligations provinciales	<u>- \$</u>	<u>- \$</u>	<u>3 482 994 \$</u>	<u>3 477 049 \$</u>

Les intérêts créditeurs au cours de l'année ont totalisé 46 988 \$ (45 040 \$ en 2015). Les taux de rendement annualisés sur ces placements durant la période sont compris entre 0,56% et 1,06% (entre 0,83% et 1,06%, pour 2015). Les échéances des obligations provinciales à court terme varient du 4 février au 2 décembre 2017 (du 1^{er} décembre au 9 décembre 2016 en 2015) et aucune obligation n'est détenue à long terme (échéances variant entre février et décembre 2017 en 2015).

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(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 2015	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 \$
Acquisitions	- \$	80 887 \$	18 847 \$	16 137 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	115 871 \$
Cessions	-	(16 024)	-	(9 058)	-	(6 727)	-	-	(31 809)
Solde au 31 décembre 2016	3 300 \$	506 223 \$	8 640 441 \$	170 135 \$	61 466 \$	608 454 \$	58 795 \$	9 715 609 \$	19 764 423 \$
Amortissement et pertes de valeur									
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	- \$	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	227 130	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 \$
Amortissement pour l'exercice	- \$	20 891 \$	336 703 \$	11 304 \$	3 338 \$	29 332 \$	2 744 \$	277 889 \$	685 201 \$
Cessions	-	(16 024)	-	(9 058)	-	(6 727)	-	-	(31 809)
Solde au 31 décembre 2016	- \$	136 240 \$	1 842 278 \$	125 816 \$	47 562 \$	600 051 \$	23 308 \$	2 036 998 \$	4 812 253 \$
Valeurs comptables									
Au 1 ^{er} janvier 2015	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 \$
Au 31 décembre 2016	3 300 \$	369 983 \$	6 798 163 \$	44 319 \$	13 904 \$	8 403 \$	35 487 \$	7 678 611 \$	14 952 170 \$

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

■ 8. Immobilisations incorporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière PPU	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	200 000 \$	108 650 \$	964 400 \$	1 273 050 \$
Acquisitions	-	5 000	312 589	317 589
Solde au 31 décembre 2015	200 000 \$	113 650 \$	1 276 989 \$	1 590 639 \$
Acquisitions	- \$	1 500 \$	- \$	1 500 \$
Cessions	-	-	(32 838)	(32 838)
Solde au 31 décembre 2016	200 000 \$	115 150 \$	1 244 151 \$	1 559 301 \$
Amortissement et pertes de valeur				
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	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 \$
Amortissement pour l'exercice	13 360 \$	22 780 \$	334 227 \$	370 367 \$
Cessions	-	-	(32 838)	(32 838)
Solde au 31 décembre 2016	83 373 \$	70 504 \$	1 028 171 \$	1 182 048 \$
Valeurs comptables				
Au 1 ^{er} janvier 2015	143 311 \$	84 643 \$	545 692 \$	773 646 \$
Au 31 décembre 2015	129 987 \$	65 926 \$	550 207 \$	746 120 \$
Au 31 décembre 2016	116 627 \$	44 646 \$	215 980 \$	377 253 \$

■ 9. Facilité de crédit

L'Administration possède une facilité de crédit sous la forme d'un découvert bancaire, autorisé à la hauteur maximale de 1 500 000 \$ en 2016 (1 500 000 \$ en 2015), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui s'est maintenu à 2,70% en 2016 (entre 2,70% et 3,00% en 2015). Ce découvert bancaire est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Il est garanti par une hypothèque mobilière de premier rang au montant de 3 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2015) sur les créances. Au 31 décembre 2016, l'Administration n'utilisait pas ce découvert (utilisation de 425 000 \$ en 2015).

■ 10. Crédoeurs et charges à payer

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Crédoeurs	12 984 435 \$	10 770 793 \$
Avantages du personnel	176 213	134 670
Avantage incitatif à la location	27 624	27 624
	13 188 272 \$	10 933 087 \$

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(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 1,15 \$ (1,28 \$ en 2015) pour chaque dollar versé par les employés avant le 31 décembre 2012 et le taux de cotisation général en vigueur à la fin de la période était de 1,11 \$ (1,28 \$ en 2015) pour chaque dollar versé par les employés participant après le 31 décembre 2012. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 373 570 \$ (340 804 \$ en 2015).

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 de service admissible, 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 tout le personnel a cessé depuis juillet 2014, selon le groupe auquel l'individu appartient). 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 3,89% (2015 : 3,63 %), un taux d'actualisation de 2,02% (2015 : 1,77 %), et l'âge de 60 ans (2015 : 60 ans) comme hypothèse de départ à la retraite.

• Congés rémunérés (congrés spéciaux et de maladie)

L'Administration offre à ses employés des congés spéciaux ainsi que des congés de maladie en fonction de leur salaire et des droits accumulés au cours de leurs années de service. Ces droits peuvent être accumulés mais ne s'acquiescent pas. Pour calculer la valeur actuelle de son obligation, la direction utilise un taux de croissance de la rémunération de 3,89% (2015 : 3,63%), un taux d'actualisation de 2,02% (2015 : 1,77%), et l'âge de 60 ans (2015 : 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 2016	31 décembre 2015
Obligation constituée au début de l'exercice	567 733 \$	570 544 \$
Charges de l'exercice	213 146 \$	121 628 \$
Indemnités versées au cours de l'exercice	(264 634) \$	(124 439) \$
Obligation constituée à la fin de l'exercice	516 245 \$	567 733 \$
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	176 213 \$	134 670 \$
Tranche à long terme	340 032 \$	433 063 \$
	516 245 \$	567 733 \$

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(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 :

	<u>31 décembre 2016</u>	<u>31 décembre 2015</u>
Moins de 1 an	426 935 \$	416 016 \$
Entre 1 et 5 ans	2 244 289	1 751 678
Plus de 5 ans	1 345 853	2 210 693
	<u>4 017 077 \$</u>	<u>4 378 387 \$</u>

• Autres engagements

Au 31 décembre 2016, 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 :

2017	1 198 547 \$
2018	849 660
2019	833 807
2020	517 001
2021	217 664
	<u>3 616 679 \$</u>

Au 31 décembre 2015, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux et des dépenses connexes aux services de pilotage pour un montant de 3 737 863 \$.

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(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 2016, 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 2016, les bénéfices non répartis s'élevaient à 29 129 926 \$ (27 590 182 \$ en 2015) et le fonds de roulement était de 14 340 807\$ (8 506 472 \$ au 31 décembre 2015).

■ 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 :

	2016	2015
Rémunération et autres avantages à court terme	875 869 \$	899 872 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	112 216	128 386
Indemnités de départ	170 100	99
	<u>1 158 185 \$</u>	<u>1 028 357 \$</u>

■ 16. Instruments financiers

• *Juste valeur*

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

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

- 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 2016, 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. Au cours de l'exercice, les placements court et long terme, classés au niveau 1 l'an dernier, ont été reclassés dans le niveau 2 selon la hiérarchie établie des justes valeurs, afin de mieux rendre compte de la nature des données utilisées dans l'évaluation de leur juste valeur. Par conséquent, les montants correspondants au 31 décembre 2015 ont aussi été reclassés dans le niveau 2 pour que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour le présent exercice. Ainsi, les placements à court et long terme au montant de 5 020 088 \$, qui avaient été classés dans le niveau 1 en 2015, ont été transférés vers le niveau 2 cette année. Pour 2016, la juste valeur de ces placements s'établit à 5 064 648 \$. La juste valeur est établie en fonction des cours du marché à la date de clôture de l'exercice obtenus auprès de courtiers indépendants pour des actifs identiques sur des marchés qui ne sont pas considérés comme étant suffisamment actifs.

• *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 2016, aucune créance n'est en souffrance (nil en 2015). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 11 534 302 \$ (10 246 297 \$ au 31 décembre 2015). 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 10 970 651 \$ (7 665 051 \$ au 31 décembre 2015). 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 5 024 126 \$ (5 005 260 \$ au 31 décembre 2015).

• *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 2016, le solde de cette facilité était nul (425 000\$ en 2015). 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 2016, la dépense d'intérêts totale est de 767 \$ (26 \$ en 2015).

■ NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

du 31 décembre 2016
(en dollars canadiens)

• *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 créiteurs 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. De plus, un avis de litige lié à une entente contractuelle a été déposé auprès de l'Administration. A ce jour, l'Administration n'est pas en mesure d'en déterminer l'impact financier, le cas échéant; des discussions sont en cours.

■ 18. Évènement postérieur

Le 28 février 2017, l'Administration a signé avec Navsim Technology une entente d'une durée de 4 ans pour l'acquisition, le service et le support de 120 unités portables de nouvelle génération au montant total de 2 488 800 \$. L'engagement financier de cette entente sera versé en majorité durant l'exercice financier 2017, dont le paiement d'un premier versement de 1 418 500 \$ à la date de signature de cette entente, qui est par ailleurs, assortie de diverses clauses régissant l'utilisation et le remplacement de ces unités portables.

ANNUAIRE DE L'ADMINISTRATION

Siège social

999, boul. De Maisonneuve Ouest
Bureau 1410
Montréal (Québec) H3A 3L4
T. 514.283.6320
F. 514.496.2409

Station de pilotage des Escoumins

40, rue des Pilotes
Les Escoumins (Québec) G0T 1K0
T. 418.233.2995
F. 418.233.3479

pilotagestlaurent.gc.ca

Crédits photo

M. Yves Demers
M. Louis Rhéaume

