

Rapport annuel 2011



Administration de pilotage
des Laurentides

Canada



Administration de pilotage
des Laurentides

SIÈGE SOCIAL

555, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 1501
Montréal (Québec)
H2Z 1B1

Téléphone : 514 283-6320
Télécopieur : 514 496-2409
Courriel : administration@apl.gc.ca
Site internet : www.pilotagestlaurent.gc.ca

No de catalogue : TL1-2011
ISSN : 0712-0060

No de catalogue : TL1-2011F – PDF
ISSN : 1926-8831

No. de catalogue : TL1-2011E - PDF
ISSN : 1926-8823

Rapport annuel
2011



TABLE DES MATIÈRES

- 3 **Faits saillants et indicateurs de rendement**
- 4 **Message du président du conseil et du premier dirigeant**
- 6 **Biographies des membres du conseil et de la direction**
- 9 **L'Administration**
- 10 **Mission et revue de l'année**
- 14 **La sécurité et les événements maritimes**
- 15 **Orientation stratégique 2011**
- 18 **Environnement économique**
- 20 **Rétrospective économique**
- 24 **Les pratiques de gouvernance**
- 25 **Perspectives 2012**
- 26 **État comparatif et statistiques**
- 27 **Section financière**

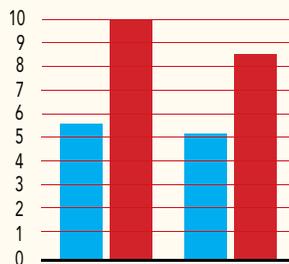
FAITS SAILLANTS

- Résultat global de 5,4 millions \$, permettant le financement d'importants projets d'immobilisation à la base des Escoumins.
- Revenus de 77,4 millions \$, en hausse de 11,8 % comparativement à 2010, principalement dû à l'augmentation du trafic maritime.
- Augmentation du nombre d'affectations de 6,5 % en 2011 par rapport à 2010.
- Dépenses de 72,0 millions \$, en hausse de 12,5 % par rapport à 2010.
- Aucun accident majeur enregistré au cours de l'exercice.

INDICATEURS DE RENDEMENT

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

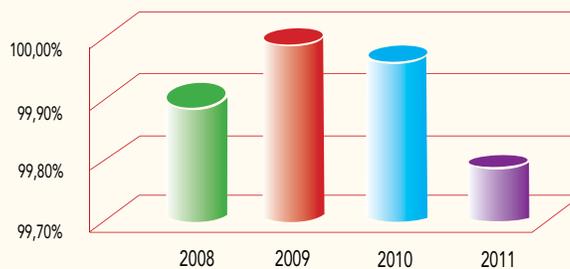
■ RÉSULTAT GLOBAL
■ FONDS DE ROULEMENT



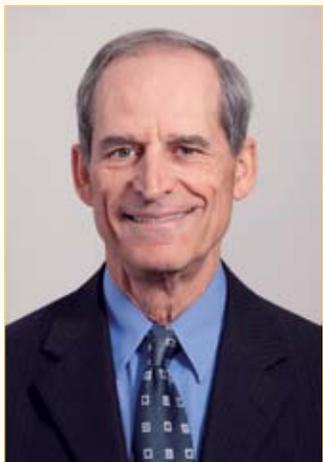
Bénéfice moyen de pilotage par affectation (en \$)



Missions de pilotage sans retard dû aux pilotes (en %)



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT



Peter Henrico,
président du conseil d'administration



Réjean Lanteigne,
premier dirigeant

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a connu une excellente année 2011 grâce à l'augmentation soutenue du transport maritime de vrac et de marchandises diverses sur le Saint-Laurent. Cette performance positive marquait la deuxième année de Peter Henrico à la présidence du conseil d'administration et la septième année de Réjean Lanteigne comme premier dirigeant. Les mandats de Julius Spivack et de Michel Tosini ont aussi été renouvelés en cours d'année. Le conseil d'administration a eu le plaisir d'accueillir parmi ses membres M. Frank Di Tomaso, nommé représentant du public.

Les revenus de 77,4 millions de dollars en 2011 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,35 %, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011, ainsi que l'augmentation de 6,5 % du nombre d'affectations par rapport à 2010. Le résultat global a été de 5,37 millions pour l'année.

Il convient de souligner l'excellence des normes de fiabilité et de sécurité des services de pilotage car il n'y a pas eu d'accidents majeurs en 2011.

Des fonds ont été approuvés pour deux grands projets d'immobilisations qui devraient être complétés en 2012 : la construction d'un quai brise-lames de 46 mètres à la station d'embarquement de Les Escoumins

pour offrir une meilleure protection aux bateaux-pilotes pendant les tempêtes, et la construction d'un nouveau bateau-pilote de 22 mètres, utilisable en hiver, pour remplacer le Charlevoix.

En 2011, l'APL a préparé ses états financiers conformément aux normes de présentation financières internationales (IFRS). Pendant la seconde moitié de l'année, l'APL a commencé à afficher ses résultats financiers trimestriels sur son site web.

Comme par le passé, l'Administration surveillera de près l'évolution de la conjoncture économique mondiale et son impact sur le commerce maritime sur le Saint-Laurent. Au moment de rédiger ces lignes, le Canada, les États-Unis et l'Asie, menée par la Chine, semblent sur une lancée de croissance de modérée à solide, tandis que les signaux économiques paraissent de plus en plus négatifs dans une zone Euro encore plombée par la crise des dettes souveraines.

L'Administration peut compter sur une équipe d'employés dévoués, résolus à appliquer des pratiques de saine gestion pour répondre aux demandes de ses clients et de ses partenaires.

Le président du conseil d'administration



Peter Henrico
Montréal, Canada
Le 7 mars 2012

Le premier dirigeant



Réjean Lantéigne
Montréal, Canada
Le 7 mars 2012

■ Les membres du conseil...

Peter Henrico, président du conseil

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

Jacques Vigneault, membre

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

Michel Tosini, membre

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

Gilles Morin, membre

Monsieur Gilles Morin est président directeur général de Les grains Lac supérieur Ltée et co-président du conseil du Centre de distribution Sillery inc. Auparavant, il était aussi impliqué dans des entreprises du secteur maritime, notamment des terminaux céréaliers.

Julius Spivack, membre

Monsieur Julius Spivack, CA, B. Comm, 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 et travaille actuellement chez Bois et placages généraux Ltée.

Louis Rhéaume, membre

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

Frank Di Tomaso, membre

Monsieur Frank Di Tomaso, FCA, IAS.A est associé-conseil au sein de la firme Raymond Chabot Grant Thornton, et administrateur de sociétés. En plus de sa forte implication auprès de l'Ordre des comptables agréés du Québec, M. Di Tomaso possède une riche expérience d'administrateur chez Raymond Chabot Grant Thornton, de vérificateur de nombreuses sociétés et de conseiller en matière de financement d'entreprises. Il met donc à la disposition de l'Administration plus de 40 ans d'expérience.



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

... et de la direction

Réjean Lanteigne, premier dirigeant

Monsieur Réjean Lanteigne est le Premier dirigeant de l'Administration depuis 2005. Il est diplômé de l'Institut maritime du Québec, détenteur d'un brevet de capitaine au long cours, d'un certificat en politique publique et d'une Maîtrise en administration publique de l'ÉNAP. Il a été vice-président de l'Association des armateurs canadiens et directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada après plusieurs années de navigation hauturière.

Denys Pouliot, directeur à l'exploitation

Capitaine Denys Pouliot, B. Sc., est diplômé de l'Institut maritime du Québec et détenteur d'un brevet de capitaine au long cours. Avant de se joindre à l'Administration de pilotage des Laurentides en 1997 à titre d'adjoint au directeur à l'exploitation, il a été à l'emploi du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada. Il a été promu au poste de directeur à l'exploitation en 2003.

Sylvia Masson, directrice à l'affectation

Native de Québec, Madame Sylvia Masson a navigué pour plusieurs compagnies maritimes avant de se joindre à l'Administration de pilotage des Laurentides en 2002. Elle a gravi les échelons de répartitrice jusqu'à directrice à l'affectation, poste qu'elle occupe depuis 2006.

Mario St-Pierre, secrétaire

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

Éric Bérubé, gestionnaire de la station des Escoumins

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

Claude Lambert, directeur des services administratifs

Monsieur Claude Lambert, CA, MBA, a occupé divers postes de direction financière et administrative au sein de nombreuses industries. Il compte également de nombreuses implications sociales dans la communauté.



De gauche à droite, à l'arrière : Mario St-Pierre, Réjean Lanteigne.

À l'avant : Sylvia Masson, Claude Lambert, Denys Pouliot.

Absent de la photo : Éric Bérubé.



NO SMOKING

MISSISSAUGA EXPRESS

HAMILTON

■ Mandat

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

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

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport avec :

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

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

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour lui garantir son autonomie financière.

■ Pouvoirs réglementaires

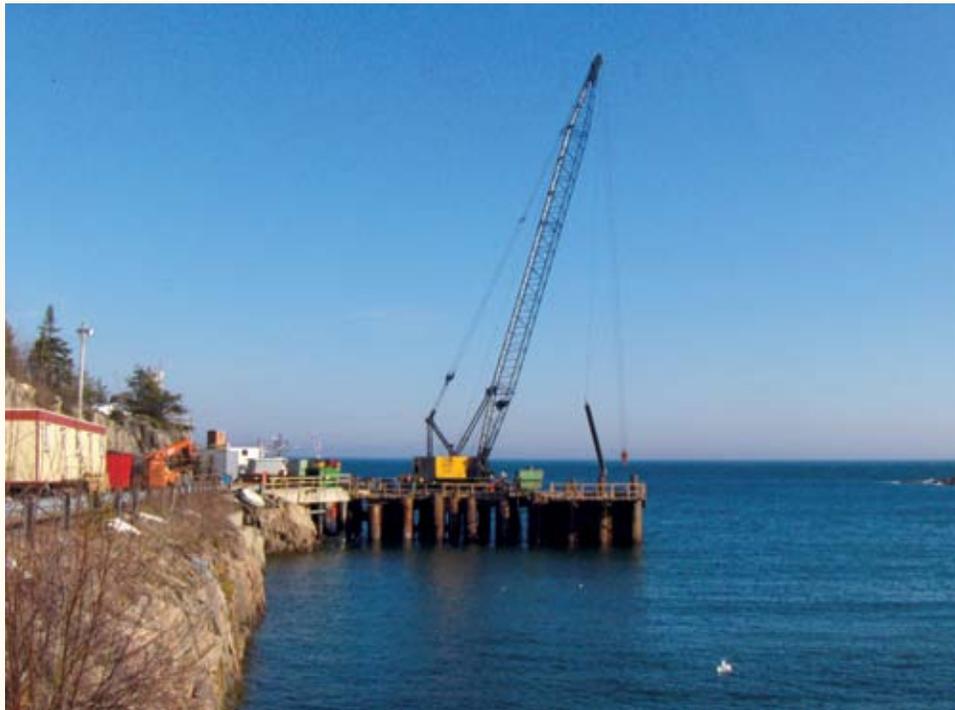


Avec l'accord du Gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et sanctionnées par décret gouvernemental.

■ Description des activités

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

Depuis le 16 septembre 2011, date à laquelle les pilotes affectés au pilotage dans le port de Montréal ont joint les Pilotes du Saint-Laurent Central, les services de pilotage offerts dans chacune des trois circonscriptions sont fournis



par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

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

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

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

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

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs et les employés de navires sont des employés permanents de l'Administration et sont au nombre de 46. Il y avait un effectif de 191 pilotes entrepreneurs le 31 décembre 2011. Leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime.

■ Volume d'activités

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

Les revenus et les dépenses 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.

PORT EN LOURD MOYEN
(en tonnes)



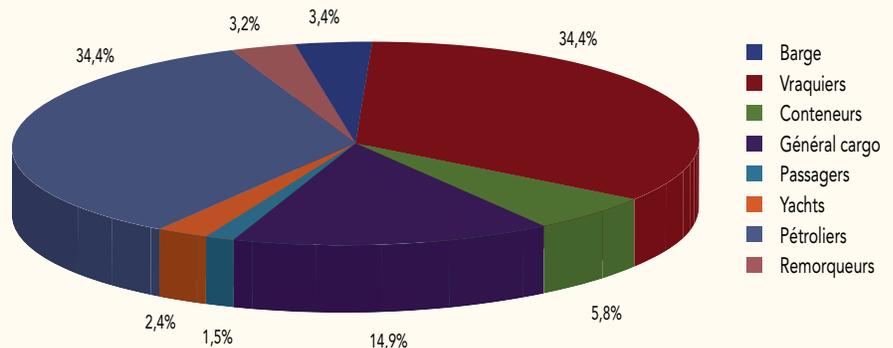
Niveau de service

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

Les navires transitant dans nos eaux sont également de plus en plus gros. Depuis 2008, le port en lourd moyen des navires a bondi de 18.9%. Des études supplémentaires pourraient avoir un impact sur cette moyenne dans les années à venir.

En 2011, il y a eu 410 nouveaux navires. De ces navires, 141 étaient des vraquiers et le même nombre étaient pétroliers. La fermeture de la raffinerie Shell à Montréal et l'excellente moisson dans les prairies canadiennes à l'automne 2010 sont les deux facteurs importants expliquant ce nouveau trafic.

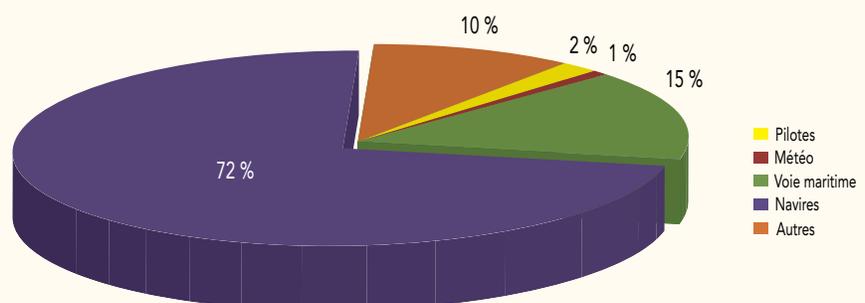
NOUVEAUX NAVIRES 2011



Afin d'améliorer la qualité du service, l'Administration recueille des données sur les retards. L'éventail de retards répertoriés permet de cerner les causes et de travailler à les diminuer. Pour les fins de présentation, l'Administration a regroupé les retards en cinq grandes catégories : pilotes, météo, voie maritime, navires et autres. Au cours de l'année 2011, il y a eu 53 retards dus au manque de pilotes, soit 31 dans le Port de Montréal et 22 entre Montréal et Québec.

L'Administration avait pour objectif en 2011 de minimiser le nombre de retards dus au manque de pilote à moins de 0,10 % des affectations. Les retards dû à une pénurie de pilotes est 0.24%. Ces retards sont majoritairement dus à des pointes de trafic. Le temps moyen des retards, tout retard confondu, a été de 2,2 heures (2,86 heures en 2010). Cependant, les retards dus aux navires ont connu une hausse. Ces retards sont occasionnés principalement par le fait que les navires ne sont pas prêts ou par le fait que le quai n'est pas disponible. Des représentants de l'Administration discutent régulièrement avec les agents pour les sensibiliser à cette situation, qui peut entraîner à ces derniers des problèmes de disponibilité de pilotes (dans les périodes de fort trafic) et/ou des frais supplémentaires, parfois significatifs.

RÉPARTITION DES RETARDS (2011)



■ Financement

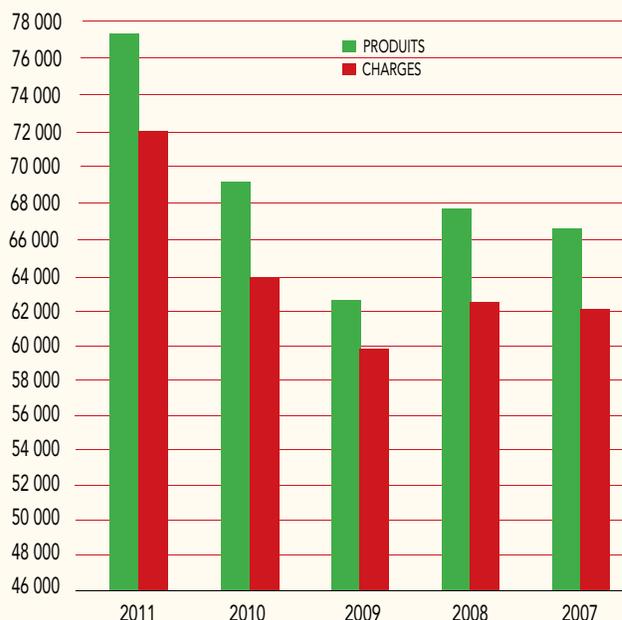
La *Loi sur le pilotage* ne permet pas le recours aux crédits parlementaires, l'Administration doit donc assurer en tout temps son autonomie financière. Si des déficits éventuels se produisaient, les déficits pourraient être financés par le fonds de roulement, l'utilisation d'une marge de crédit ou d'un emprunt bancaire, ce dernier nécessitant des autorisations gouvernementales et bancaires appropriées.

L'Administration a disposé d'une marge de crédit commerciale pouvant atteindre 1 500 000 \$ en 2011 (1 500 000 \$ en 2010), autorisée par le ministre des Finances.

Les produits de 2011 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,35 % qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier et l'augmentation de 6,5 % du nombre d'affectations par rapport à 2010. Les produits de l'Administration sont également influencés par le profil commercial et les caractéristiques physiques des navires naviguant sur ses eaux maritimes.

Les dépenses de l'année 2011, qui sont principalement composées de la rémunération des groupes de pilotes, sont influencées par la hausse du trafic maritime.

PRODUITS ET CHARGES (en milliers de \$)



LA SÉCURITÉ ET LES ÉVÉNEMENTS MARITIMES

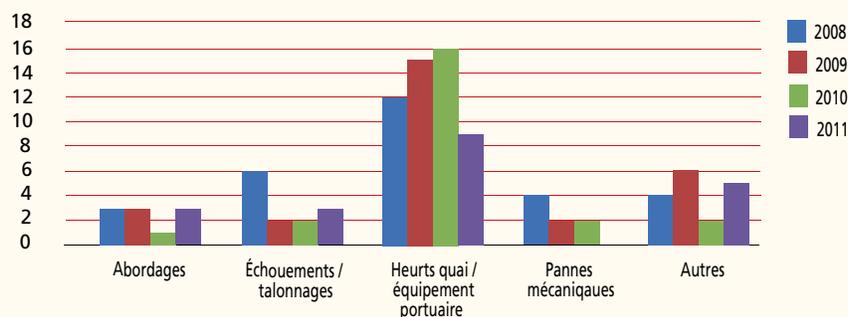
La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2011, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels que heurts avec un quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements de navigation contribuent à l'efficacité, à la qualité et au degré d'excellence de la sécurité maritime.

**TABLEAU DE CLASSIFICATION EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT / ACCIDENT
EN 2011 ET 2010**

Événements	2011				2010			
	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total
Abordages	-	2	1	3	-	-	1	1
Échouements/ talonnages	-	1	2	3	-	-	2	2
Heurts quai/ équipement portuaire	-	1	8	9	-	2	14	16
Pannes mécaniques	-	-	-	-	-	-	2	2
Autres (dommages causés par la glace)	-	-	5	5	-	2	-	2
Total	-	4	16	20	-	4	19	23

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



En 2010, 23 incidents/accidents ont été rapportés, soit 1,09 par 1 000 affectations. En 2011, il y a eu 20 incidents/accidents, soit 0,88 par 1 000 affectations.

■ OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Autosuffisance financière

Gestion des revenus, des coûts et efficacité du service

- Les tarifs pour les services de pilotage ont augmenté de 2,35 % le 1^{er} janvier 2011, et augmenteront du même pourcentage les 1^{er} janvier 2012 et 2013.
- Le contrat avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent qui offre le service entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay étant venu à échéance le 31 décembre 2011, les négociations ont débuté et sont en cours. Le contrat de cinq ans avec les Pilotes du Saint-Laurent Central qui offre le service entre Montréal et Québec se terminera le 30 juin 2012.
- La convention collective des mécaniciens et des capitaines travaillant sur les bateaux-pilotes de l'Administration basés aux Escoumins a été finalisée en 2011. La convention collective couvrant le personnel de bureau, les répartiteurs et les matelots travaillant aux Escoumins prendra fin le 30 juin 2013.
- La convention collective avec les pilotes du port de Montréal, échue depuis le 31 décembre 2010, est devenue nulle le 16 septembre 2011, date à laquelle les pilotes du port de Montréal ont joint les Pilotes du Saint-Laurent Central.



Maximiser l'efficacité du système de pilotage

Minimiser le taux d'événements maritimes

- En 2011, les affectations sans incident ont représenté plus de 99 % de l'ensemble des affectations.

Renouveler les immobilisations

- Les immobilisations importantes de l'Administration sont localisées à sa base de transbordement des Escoumins. Suite aux études conduites sur les alternatives disponibles afin de mieux protéger les bateaux-pilotes des intempéries, la construction d'un quai brise-lames a débuté à l'automne 2011.
- De plus, la construction d'un nouveau bateau-pilote d'hiver a commencé en fin d'année 2011; ce bateau-pilote remplacera le Charlevoix. Les investissements en immobilisation aux Escoumins sont donc estimés à 12 millions \$ pour ces deux projets.



Éric Bérubé, gestionnaire de la station des Escoumins.

Offrir le meilleur service de pilotage, développer et établir un programme d'évaluation des compétences et de la qualité des services de pilotes

- Les règles de navigation en période pré et post hivernale permettent de réduire le nombre de pilotes nécessaire pour rendre un service sécuritaire au cours de ces périodes, réduisant donc les coûts pour les usagers.
- Des comités de consultations avec les deux corporations de pilotes, se réunissent périodiquement, afin de favoriser une coopération soutenue dans la planification des effectifs de pilotes, et pour identifier et résoudre les problèmes rencontrés lors des services de pilotage.
- L'Administration dispose en temps réel du système d'information INNAV qui sert à identifier et surveiller en direct le trafic maritime dans certains secteurs des eaux canadiennes. Ce système permet de mieux planifier les affectations des pilotes, le trafic et ainsi de bien gérer les services d'affectation.

Apprentis-pilotes

- En 2011, huit apprentis-pilotes ont été recrutés dans la circonscription couvrant les eaux navigables entre Montréal et Québec, et aucun apprenti-pilote n'a été recruté en 2011 pour la circonscription couvrant les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins.

Être à l'écoute et se conformer aux politiques, initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du Gouvernement du Canada

Programme de vérification interne et gestion intégrée des risques

- Les principaux risques opérationnels identifiés sont liés aux activités de la base de transbordements des Escoumins. Le programme de vérification interne débutera durant l'année 2012.

États financiers (IFRS)

- Le Conseil des normes comptables du Canada a confirmé que les sociétés ayant une obligation publique de rendre des comptes seront tenues d'appliquer les Normes internationales d'information financière (IFRS), tel que dicté par l'International Accounting Standards Board. L'Administration utilise les IFRS depuis le 1er janvier 2011.
- L'APL publie ses états financiers trimestriels sur son site web depuis la publication des états financiers trimestriels non-audités du 30 juin 2011.

Rémunération des employés

- Dans le cadre du renouvellement de la convention collective des employés membres de la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC), l'Administration a convenu de rémunérations qui rencontrent les politiques gouvernementales en cette matière.

Examen stratégique et fonctionnel

- Certaines initiatives ont été entreprises par l'Administration suite à sa démarche relative à l'examen stratégique et fonctionnel. Les plus importantes incluent notamment la réduction du nombre d'équipage à bord des bateaux-pilotes de l'Administration à sa base de transbordement aux Escoumins, ainsi que l'élimination des indemnités de départ en cas de départs volontaires.



De gauche à droite: Mesdames Stéphanie Nassif, Hélène Arcouette et Nicole Sabourin, œuvrant au département de l'administration et au département des opérations.

■ LES TARIFS

La grille tarifaire actuelle a été mise en vigueur le 1er janvier 2011 pour une période de trois ans.

■ LES PILOTES

Les services de pilotage pour toutes les circonscriptions sont rendus par des pilotes 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.

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

Les coûts liés 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.



De gauche à droite: Messieurs Mukunguza Buhendwa, Alex Vallerand et Jean-François Noël, œuvrant au centre d'affectation.

■ LE TRAFIC MARITIME

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

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

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE

	2011	%
1 ^{er} trimestre	4 696	20,9
2 ^e trimestre	5 745	25,6
3 ^e trimestre	5 791	25,8
4 ^e trimestre	6 242	27,7

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

Les conditions économiques nord-américaines et internationales

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

Les conditions climatiques

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

La valeur du dollar canadien

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

L'inflation et les taux d'intérêt

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

La concurrence des autres modes de transport

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

La concurrence des États-Unis

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

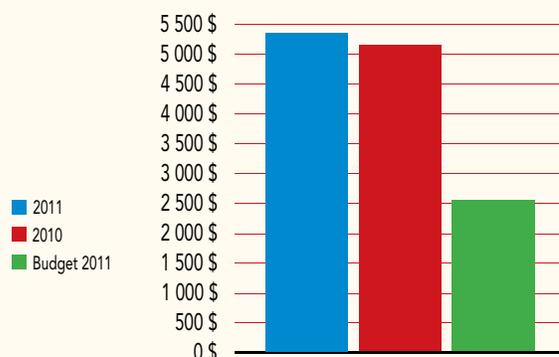
Cette analyse a pour but de commenter les états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les résultats de l'année 2011 et le budget de l'année courante ainsi qu'avec les résultats de l'année précédente.

SURVOL FINANCIER

Pour l'exercice 2011, l'Administration a enregistré un résultat global de 5 369 018 \$, comparativement à un résultat global budgété de 2 561 000 \$ et un résultat global de 5 187 119 \$ en 2010.

L'importante variation favorable du trafic maritime a eu un impact significatif sur les résultats financiers de l'Administration. De plus, l'Administration a été attentive tout au cours de l'année à ses dépenses administratives et opérationnelles, et a ainsi pu les contrôler en deçà de ses estimés budgétaires, dégagant une variation favorable pour ces catégories de dépenses d'environ 0,1 million \$ par rapport au budget en 2011.

ÉTAT COMPARATIF DU RÉSULTAT GLOBAL
AU 31 DÉCEMBRE 2011 (en milliers de \$)



COMPARAISON AVEC LE BUDGET DE L'ANNÉE 2011

PRODUITS

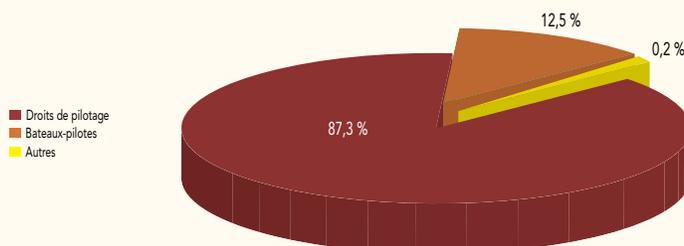
Droits de pilotage

Les revenus de pilotage ont augmenté de 11,0 millions \$ pour l'année financière 2011 comparativement au budget pour la même année en raison d'une hausse de 10,1 % des affectations par rapport aux estimés budgétaires. Le nombre d'affectations s'est accru la première moitié de l'année, et a décliné durant la seconde moitié de l'année dû au ralentissement du transport céréalier. Les droits de pilotage prévus au budget reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2011 par rapport à 2010.

Autres produits

Les autres produits de l'APL ont connu une légère hausse en 2011, augmentant de 0,1 million \$ par rapport au budget de 2011. Cette hausse s'explique par des revenus non-budgétés des revenus d'intérêts sur les liquidités excédentaires de l'Administration.

RÉPARTITION DES PRODUITS 2011 (en %)



CHARGES

Honoraires, salaires et avantages des pilotes

Les honoraires, salaires et avantages des pilotes ont augmenté de 7,1 millions \$ en 2011 par rapport au budget dû en bonne partie au nombre d'affectations plus élevé. Ces coûts sont de nature variable et suivent en général une tendance similaire aux droits de pilotage.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont excédé de 1,3 million \$ en 2011 les estimés budgétaires. L'augmentation du trafic et des affectations ont résulté en une utilisation plus élevée des services de bateaux-pilotes en 2011.

Salaires et avantages du personnel

Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration d'un montant de 3,0 millions \$ ont été similaires au montant budgété en 2011.

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont été inférieurs d'environ 35 000 \$ pour l'année financière 2011 comparativement au budget, rencontrant ainsi les attentes budgétaires.

Loyers

Les dépenses de loyers de 282 437 \$ sont restées stables en 2011 par rapport au budget; ces dépenses représentent en bonne partie les frais de location pour les bureaux du siège social de l'APL.

Services publics, fournitures et approvisionnements

Transports, déplacements et frais d'accueil

Communications

Entretien

Frais financiers

Autres charges

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 400 420 \$, dégageant un écart favorable de 49 580 \$ par rapport au budget. Cet écart favorable provient de dépenses moindres en réparations, fournitures et approvisionnements.



■ COMPARAISON AVEC L'ANNÉE FINANCIÈRE 2010

PRODUITS

Droits de pilotage

Les droits de pilotage ont augmenté de 8,8 millions \$ pour l'année financière 2011 comparativement à 2010 en raison d'une hausse de 6,5 % des affectations et d'une hausse tarifaire de 2,35 % mise en place le 1er janvier 2011. Le nombre d'affectations a considérablement augmenté dans la première moitié de l'année 2011 dû à la reprise économique et à la forte hausse de transport céréalier, mais a décliné durant la seconde moitié de l'année dû à un ralentissement subséquent dans le secteur du transport céréalier.

Autres produits

Les autres produits de l'APL ont connu une forte baisse en 2011, déclinant de 0,6 million \$ par rapport à l'année financière 2010. Cette baisse s'explique par des revenus non-récurrents de 2010 résultant de la disposition par l'APL de sa propriété de Trois-Rivières ainsi que par la disposition du bateau-pilote Abraham-Martin.

CHARGES

Honoraires, salaires et avantages des pilotes

Les honoraires, salaires et avantages des pilotes ont augmenté de 7,3 millions \$ par rapport à l'année financière 2010 dû en bonne partie au nombre d'affectations plus élevé. Ces coûts sont de nature variable et suivent en général une tendance similaire aux droits de pilotage.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont augmenté de 0,6 million \$ en 2011 comparativement à l'année financière 2010. L'augmentation du trafic et des affectations ont résulté en une utilisation plus élevée des services de bateaux-pilotes en 2011.

Salaires et avantages du personnel

Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration ont augmenté de 0,2 million \$ en 2011 par rapport à l'année 2010. Cette hausse est due à une hausse des charges salariales et congés de maternité et parentaux dans les services d'affectation et de l'administration.

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont diminué de 21 275 \$ pour l'année financière 2011 comparativement à l'année précédente.

Loyers

Les dépenses de loyers de 282 437 \$ sont restées stables en 2011 par rapport à 2010; ces dépenses représentent en bonne partie les frais de location pour les bureaux du siège social de l'APL.

Services publics, fournitures et approvisionnements
Transports, déplacements et frais d'accueil
Communications
Entretien
Frais financiers
Autres charges

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses totalisent 400 420 \$ comparativement à un montant encouru en 2010 de 413 698 \$, dégageant un écart favorable de 13 278 \$.

TRÉSORERIE

L'Administration avait des liquidités de 11 344 973 \$ au 31 décembre 2011 (9 963 518 \$ au 31 décembre 2010), et un fonds de roulement de 10 107 485 \$ (8 307 919 \$ en 2010). Son autre actif à court terme consistait en des débiteurs, au montant de 9 178 542 \$ (8 395 973 \$ en 2010).



LES PRATIQUES DE GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION est responsable notamment de la planification stratégique de la société, incluant son plan d'entreprise, de ses finances et de son intendance générale. Voici quelques faits saillants de 2011 :

- Nomination de Monsieur Frank Di Tomaso et renouvellement des mandats de Messieurs Michel Tosini et Julius B. Spivack;
- dix réunions durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle tenue le 9 juin 2011 et à laquelle le public était convié;
- en plus de ses responsabilités décrites plus haut, le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2011, incluant l'octroi de contrats pour la construction d'un nouveau bateau-pilote et des travaux au quai des Escoumins.

LE COMITÉ DE VÉRIFICATION a pour mandat de faire le suivi et la supervision de la situation financière de l'Administration, et d'assurer le bon fonctionnement de ses systèmes d'information, des contrôles financiers et de ses pratiques de gestion :

- il est présidé par M. Julius B. Spivack et composé également de M. Gilles Morin et M. Louis Rhéaume;
- le comité s'est réuni à quatre occasions en 2011 et s'est intéressé notamment au rapport annuel, aux états financiers et rapports budgétaires trimestriels, à la vérification interne et aux normes comptables internationales (IFRS). Il s'est aussi impliqué dans la publication trimestrielle des états financiers de l'Administration sur son site internet.

LE COMITÉ SUR LA GOUVERNANCE ET LES RESSOURCES HUMAINES a pour mandat de réviser les pratiques de gouvernance de l'Administration, et de modifier si nécessaire la stratégie de gestion du personnel, y compris les politiques en vigueur :

- il est présidé par M. Frank Di Tomaso, secondé par M. Michel Tosini et M. Jacques Vigneault;
- durant l'année 2011, le comité a poursuivi son travail concernant le régime d'évaluation du conseil et de ses membres et discuté de la Charte du conseil. Une grille d'évaluation et une charte ont d'ailleurs été approuvées par le Conseil. Par conséquent, les membres ont entrepris d'évaluer leur travail et celui du conseil en général.

LA DIRECTION est menée par le premier dirigeant dont les responsabilités générales consistent à tracer les grandes lignes de la stratégie de l'Administration, à en assurer le leadership et à veiller à l'intendance de ses ressources afin d'assurer l'exécution de sa mission :

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

■ AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2011; la situation de l'encaisse est favorable et permettra l'exécution d'importants projets en capital en 2012, soit l'établissement d'une structure de protection pour les quais aux Escoumins, et le remplacement du bateau-pilote Charlevoix. Ces deux projets nécessiteront des investissements de près de 12 millions \$ et seront financés par les liquidités excédentaires de l'Administration.

L'Administration a budgété un nombre d'affectations en 2012 similaire à celui de 2011.

L'Administration prévoit compléter en 2011 le renouvellement des contrats de services de pilotage avec la Corporation des pilotes du bas St-Laurent et avec les Pilotes du Saint-Laurent Central.

■ EFFICACITÉ, QUALITÉ ET SÉCURITÉ DES SERVICES

L'Administration continuera à maximiser l'efficacité, la qualité et la sécurité des services en étant attentif aux besoins des utilisateurs.

■ POLITIQUES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

L'Administration est soucieuse de se conformer aux politiques et initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du Gouvernement du Canada. L'Administration de pilotage des Laurentides poursuivra, entre autres, l'implantation d'un système d'évaluation du conseil d'administration et de ses membres, et mettra en place un programme de vérification interne.



ÉTAT COMPARATIF ET STATISTIQUES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2011	2010	2009	2008	2007
Produits					
Droits de pilotage	67 521 \$	59 499 \$	55 072 \$	60 148 \$	59 851 \$
Bateaux-pilotes	9 703	8 934	7 448	7 048	6 546
Autres	175	808	366	628	130
TOTAL	77 399	69 241	62 886	67 824	66 527
Charges					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	59 448	52 183	48 092	52 069	52 045
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	8 113	7 549	7 019	6 346	5 769
Opération et administration	4 469	4 322	4 580	4 324	4 581
TOTAL	72 030	64 054	59 691	62 739	62 395
Résultat global	5 369 \$	5 187 \$	3 195 \$	5 085 \$	4 132 \$
Fonds de roulement	10 107 \$	8 308 \$	3 078 \$	3 322 \$	(1 308)\$
Bénéfices non répartis (Déficit accumulé) (1)	17 624 \$	12 254 \$	7 068 \$	3 872 \$	(1 212)\$
Revenu moyen de pilotage par affectation	3 004 \$	2 820 \$	2 808 \$	2 655 \$	2 584 \$
Coût moyen de pilotage par affectation	2 645 \$	2 474 \$	2 452 \$	2 298 \$	2 247 \$
Bénéfice net moyen de pilotage par affectation	359 \$	346 \$	356 \$	357 \$	337 \$
Ressources humaines					
Direction	5	5	4	4	4
Administration	10	10	11	11	11
Affectation	17	17	17	17	16
Employés de navire	14	14	13	12	12
Pilotes employés	-	7	7	8	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années-personnes)	177	177	168	173	171
Statistiques					
Nombre d'affectations	22 474	21 096	19 611	22 658	23 162
Détenteurs de certificats de pilotage	7	7	7	8	8

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

■ ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

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

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

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

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

Le premier dirigeant,



Réjean Lanteigne
Montréal, Canada
Le 7 mars 2012

Le directeur des services administratifs,



Claude Lambert
Montréal, Canada
Le 7 mars 2012



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Laurentides, qui comprennent les états de la situation financière au 31 décembre 2011, au 31 décembre 2010 et au 1^{er} janvier 2010, et les états du résultat global, les états des variations de l'avoir du Canada et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, 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 mes audits. J'ai effectué mes audits 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 dans le cadre de mes audits 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 2011, au 31 décembre 2010 et au 1^{er} janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, 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, compte tenu de l'application rétrospective de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 15 afférente aux états financiers, 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 mes audits des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Pour le vérificateur général du Canada,

A handwritten signature in black ink, reading "René Béliveau". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R' and 'B'.

René Béliveau, CA auditeur
directeur principal

Le 7 mars 2012
Montréal, Canada

État de la situation financière

au 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>1^{er} janvier 2010</u>
Actif			
Courant			
Trésorerie	11 344 973 \$	9 963 518 \$	4 230 112 \$
Créances	<u>9 178 542</u>	<u>8 395 973</u>	<u>7 283 599</u>
	20 523 515	18 359 491	11 513 711
Non courant			
Immobilisations corporelles (note 5)	7 850 873	4 182 295	4 241 994
Immobilisation incorporelle (note 6)	<u>183 318</u>	<u>196 642</u>	<u>--</u>
Total de l'actif	<u>28 557 706 \$</u>	<u>22 738 428 \$</u>	<u>15 755 705 \$</u>
Passif			
Courant			
Créditeurs et charges à payer (note 8)	10 416 030 \$	10 051 572 \$	8 435 523 \$
	<u>10 416 030</u>	<u>10 051 572</u>	<u>8 435 523</u>
Non courant			
Avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	517 923	432 121	252 566
Total du passif	<u>10 933 953</u>	<u>10 483 693</u>	<u>8 688 089</u>
Avoir du Canada			
Bénéfices non répartis (note 12)	17 623 753	12 254 735	7 067 616
	<u>17 623 753</u>	<u>12 254 735</u>	<u>7 067 616</u>
Total du passif et de l'avoir du Canada	<u>28 557 706 \$</u>	<u>22 738 428 \$</u>	<u>15 755 705 \$</u>

Engagements (note 11)

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par le Conseil d'administration



PETER HENRICO
Président du Conseil



JULIUS B. SPIVACK
Membre et Président du Comité de vérification

État du résultat global

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2011	2010
Produits		
Droits de pilotage (note 10)	77 223 942 \$	68 432 893 \$
Autres produits	174 575	808 020
	<u>77 398 517</u>	<u>69 240 913</u>
Charges		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	59 448 245	52 182 869
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	8 112 634	7 548 538
Salaires et avantages du personnel	2 962 656	2 784 221
Services professionnels et spéciaux	823 107	844 382
Loyers	282 437	280 086
Services publics, fournitures et approvisionnements	117 508	115 933
Transports, déplacements et frais d'accueil	95 117	63 964
Communications	74 108	72 534
Entretien	19 883	19 089
Frais financiers	10 001	8 144
Autres charges	83 803	134 034
	<u>72 029 499</u>	<u>64 053 794</u>
Résultat global pour l'exercice	<u>5 369 018 \$</u>	<u>5 187 119 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

État des variations de l'avoir du Canada

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>1^{er} janvier 2010</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	12 254 735 \$	7 067 616 \$	7 067 616 \$
Résultat global de l'exercice	5 369 018	5 187 119	--
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>17 623 753 \$</u>	<u>12 254 735 \$</u>	<u>7 067 616 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

Activités opérationnelles

	2011	2010
Résultat global pour l'exercice	5 369 018 \$	5 187 119 \$
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement	226 325	366 709
Variation de la tranche à long terme des avantages postérieurs à l'emploi	85 802	179 555
Gain sur cession d'actifs	--	(462 517)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	(782 569)	(1 112 374)
Variation des créditeurs et charges à payer	364 458	1 616 049
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<u>5 263 034</u>	<u>5 774 541</u>

Activités d'investissement

Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 881 579)	(429 008)
Produits de la cessation d'immobilisations corporelles	--	587 873
Acquisition d'immobilisation incorporelle	--	(200 000)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>(3 881 579)</u>	<u>(41 135)</u>

Trésorerie

Variation de l'exercice	1 381 455	5 733 406
Solde au début de l'exercice	9 963 518	4 230 112
Solde à la fin de l'exercice	<u>11 344 973 \$</u>	<u>9 963 518 \$</u>

Information supplémentaire

Intérêts payés	<u>1 070 \$</u>	<u>532 \$</u>
----------------	-----------------	---------------

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

■ Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

■ 1. Statut et activités

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

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

Le siège social de l'Administration est situé au 555, boulevard René-Lévesque 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 »). Il s'agit des premiers états financiers de l'Administration établis conformément aux IFRS, l'IFRS 1, Première application des Normes internationales d'information financière, ayant été appliquée.

La note 15 explique dans quelle mesure la transition aux IFRS a eu une incidence sur la situation financière, la performance financière et les flux de trésorerie de l'Administration.

La publication des états financiers a été approuvée par le conseil d'administration en date du 7 mars 2012.

Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

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 2011

(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 indemnités de départ.

(b) Jugements importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables identifiées comme étant complexes ou requérant des ajustements ou estimations subjectives. Le seul élément qui fait l'objet de jugement est la durée d'utilité des immobilisations corporelles.

■ 3. Modifications comptables futures

Un certain nombre de nouvelles normes, d'interprétations et de modifications aux normes existantes ont été publiées par le Bureau international des normes comptables (IASB) et sont obligatoires, mais ne s'appliquent pas encore à la période close du 31 décembre 2011, 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 des passifs financiers. Elle s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2015 et son adoption anticipée est permise.

IFRS 13, Évaluations de la juste valeur

L'IFRS 13 fournit une source unique de directives sur les évaluations de la juste valeur en remplaçant les directives en la matière de diverses IFRS prise individuellement. Elle clarifie la définition de la juste valeur, établit un cadre d'évaluation et expose les obligations d'information en la matière. Elle s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013 et son adoption anticipée est permise.

Amendements de l'IAS 1, Présentation des états financiers

Les amendements exigent d'une entité qu'elle présente les autres éléments du résultat global qui sont susceptibles d'être reclassés ultérieurement dans le résultat net séparément de ceux qui ne seraient jamais reclassés dans le résultat net. Ces modifications s'appliqueront à compter du 1^{er} juillet 2012.

Amendements de l'IAS 19, Avantages du personnel

Les amendements ont une incidence sur les indemnités de fin de contrat de travail, qui devraient maintenant être comptabilisées lorsque l'entité comptabilise les coûts de restructuration compris dans le champ d'application de l'IAS 37, Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels, ou, si cette date est antérieure, lorsque l'entité n'est plus en mesure de retirer l'offre d'indemnités de fin de contrat de travail. Ces modifications s'appliqueront à compter du 1^{er} janvier 2013.

L'Administration n'a pas encore évalué les incidences de ces normes et amendements sur les états financiers ou déterminé si l'application anticipée sera retenue.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

■ 4. Principales méthodes comptables

Les méthodes comptables énoncées ci-dessous ont été appliquées d'une manière uniforme à toutes les périodes présentées dans les présents états financiers et pour l'établissement de l'état de la situation financière d'ouverture en IFRS au 1er janvier 2010 pour les besoins de la transition aux IFRS, sauf indication contraire.

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 de certains 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, 20 ans et 30 ans
Bateaux-pilote	
Coque et design	20 ans
Mécanique	20 ans
Électrique	15 ans
Équipement	5 ans, 10 ans
Remorque	10 ans
Mobilier et agencements	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	10 ans et 20 ans
Quai	
Structure fixe	15 ans
Encassement 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 est déterminé 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.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

Immobilisation incorporelle

L'immobilisation incorporelle est comptabilisée au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur et est constituée d'un droit d'utilisation d'une rampe de lancement aux Escoumins servant à l'exploitation de ses bateaux-pilotes. L'amortissement de cette immobilisation incorporelle est calculé d'après le mode linéaire.

La durée d'utilité estimative de cette immobilisation est de quinze ans. Le mode d'amortissement, la durée d'utilité et la valeur résiduelle de l'immobilisation 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 l'actif incorporel, 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.

Avantages du personnel

Avantages du personnel à court terme

Les obligations de l'Administration au titre des avantages à court terme, qui comprennent les salaires et les absences rémunérées, sont évaluées sur une base non actualisée et sont comptabilisées en charges à mesure que les services correspondants sont rendus. Elles sont incluses dans le poste créditeurs et charges à payer à l'état de la situation financière.

Régime de retraite

Substantiellement 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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

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. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. L'obligation au titre des indemnités de départ est calculée à une valeur actuelle selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge de retraite, des années de services, de la probabilité de départ pour raison de démission ou de retraite et d'autres facteurs. Ces hypothèses sont révisées annuellement.

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.

Provisions

Une provision est comptabilisée si, du fait d'un événement passé, l'Administration a une obligation actuelle, juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable, et s'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation. Lorsque l'effet de l'actualisation est significatif, le montant des provisions est déterminé par l'actualisation des flux de trésorerie futurs attendus, à un taux qui reflète les appréciations actuelles, par le marché, de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques au passif. L'Administration n'a comptabilisé aucune provision au 31 décembre 2011.

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 au bilan, 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 et la comptabilisation des variations de la valeur des instruments financiers dépendent de leur classement qui est comme suit :

Un actif financier est classé comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'il est classé comme étant détenu à des fins de transaction. Après leur comptabilisation initiale, ces actifs sont évalués à la juste valeur, et les variations de celles-ci sont comptabilisées dans le résultat global. La trésorerie a été classée dans cette catégorie.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

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. Les créances ont été classées 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 2011.

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

■ **5. Immobilisations corporelles**

	Terrains	Bâtiments	Bateaux-pilotes	Mobilier et agencements	Matériel de communication	Matériel informatique	Installations d'embarquement	Quai	Total
Coût									
Solde au 1 ^{er} janvier 2010	33 577 \$	393 889 \$	6 588 518 \$	183 899 \$	50 526 \$	646 475 \$	13 115 \$	1 090 318 \$	9 000 317 \$
Acquisitions	62 430	10 619	9 415	11 077	-	10 035	45 680	279 752	429 008
Cessions	(92 707)	(6 000)	(514 691)	(3 034)	(278)	(47 190)	-	-	(663 900)
Solde au 31 décembre 2010	3 300 \$	398 508 \$	6 083 242 \$	191 942 \$	50 248 \$	609 320 \$	58 795 \$	1 370 070 \$	8 765 425 \$
Acquisitions	- \$	- \$	804 082 \$	4 580 \$	- \$	3 758 \$	- \$	3 069 159 \$	3 881 579 \$
Cessions	-	-	(5 412)	-	-	(4 714)	-	(169 033)	(179 159)
Solde au 31 décembre 2011	3 300 \$	398 508 \$	6 881 912 \$	196 522 \$	50 248 \$	608 364 \$	58 795 \$	4 270 196 \$	12 467 845 \$
Amortissement et pertes de valeur									
Solde au 1 ^{er} janvier 2010	- \$	90 015 \$	2 813 116 \$	117 829 \$	44 523 \$	598 427 \$	4 095 \$	1 090 318 \$	4 758 323 \$
Amortissement pour l'exercice	-	15 911	311 986	13 761	1 501	17 447	2 745	-	363 351
Cessions	-	(6 000)	(506 042)	(3 034)	(279)	(23 189)	-	-	(538 544)
Solde au 31 décembre 2010	- \$	99 926 \$	2 619 060 \$	128 556 \$	45 745 \$	592 685 \$	6 840 \$	1 090 318 \$	4 583 130 \$
Amortissement pour l'exercice	- \$	15 911 \$	154 898 \$	13 876 \$	1 501 \$	14 542 \$	2 745 \$	9 528 \$	213 001 \$
Cessions	-	-	(5 413)	-	-	(4 713)	-	(169 033)	(179 159)
Solde au 31 décembre 2011	- \$	115 837 \$	2 768 545 \$	142 432 \$	47 246 \$	602 514 \$	9 585 \$	930 813 \$	4 616 972 \$
Valeurs comptables									
Au 1 ^{er} janvier 2010	33 577 \$	303 874 \$	3 775 402 \$	66 070 \$	6 003 \$	48 048 \$	9 020 \$	- \$	4 241 994 \$
Au 31 décembre 2010	3 300 \$	298 582 \$	3 464 182 \$	63 386 \$	4 503 \$	16 635 \$	51 955 \$	279 752 \$	4 182 295 \$
Au 31 décembre 2011	3 300 \$	282 671 \$	4 113 367 \$	54 090 \$	3 002 \$	5 850 \$	49 210 \$	3 339 383 \$	7 850 873 \$

Des travaux en cours d'une valeur de 776 004 \$ au 31 décembre 2011 (nil en 2010) pour un nouveau bateau-pilote ont été encourus; ces travaux comprennent les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût de certains matériaux et les frais de chantier naval. De plus, des travaux en cours pour des améliorations à un quai d'une valeur de 2 736 104 \$ ont été encourus au 31 décembre 2011 (nil en 2010); ces travaux comprennent les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût de certains matériaux et les frais de chantier.

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

■ **6. Immobilisation incorporelle**

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Total
Coût		
Solde au 1 ^{er} janvier 2010	- \$	- \$
Acquisitions	200 000	200 000
Solde au 31 décembre 2010	<u>200 000 \$</u>	<u>200 000 \$</u>
Acquisitions	- \$	- \$
Solde au 31 décembre 2011	<u>200 000 \$</u>	<u>200 000 \$</u>
Amortissement et pertes de valeur		
Solde au 1 ^{er} janvier 2010	- \$	- \$
Amortissement pour l'exercice	3 358	3 358
Solde au 31 décembre 2010	<u>3 358 \$</u>	<u>3 358 \$</u>
Amortissement pour l'exercice	13 324 \$	13 324 \$
Solde au 31 décembre 2011	<u>16 682 \$</u>	<u>16 682 \$</u>
Valeurs comptables		
Au 1 ^{er} janvier 2010	- \$	- \$
Au 31 décembre 2010	196 642 \$	196 642 \$
Au 31 décembre 2011	<u>183 318 \$</u>	<u>183 318 \$</u>

■ **7. Facilité de crédit**

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 1 500 000 \$ en 2011 (1 500 000 \$ en 2010), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui s'est maintenu à 3,00% en 2011. Cette marge de crédit est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Elle est garantie par une hypothèque immobilière de premier rang au montant de 6 100 000 \$ sur les créances. Au 31 décembre 2011, l'Administration n'utilisait pas cette marge (nil en 2010).

■ **8. Créditeurs et charges à payer**

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1 ^{er} janvier 2010
Créditeurs	<u>10 308 657 \$</u>	9 607 281 \$	7 743 054 \$
Absences rémunérées et indemnités de départ à court terme	<u>107 373</u>	444 291	692 469
	<u>10 416 030 \$</u>	<u>10 051 572 \$</u>	<u>8 435 523 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

■ 9. Avantages postérieurs à l'emploi**Régime de retraite**

Substantiellement 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 1,86 \$ (1,94 \$ en 2010) pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 449 165 \$ (472 869 \$ en 2010).

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

Indemnités de départ

La Société paie des indemnités de départ à ses employés fondées sur la nature du départ, les années de service et le salaire en fin d'emploi. 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 l'Administration utilise un taux de croissance de la rémunération de 4.5% (2010 : 4.1%), un taux d'actualisation de 3.66% (2010 : 5,0%) et un taux de départ de 0% (2010 : 0%) avant l'âge admissible à la retraite. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1 ^{er} janvier 2010
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	876 412 \$	945 035 \$	1 041 282 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	(16 598) \$	17 700 \$	119 085 \$
Indemnités versées au cours de l'exercice	(238 232) \$	(86 323) \$	(215 332) \$
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	621 582 \$	876 412 \$	945 035 \$
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs)	103 659 \$	444 291 \$	692 469 \$
Tranche à long terme	517 923 \$	432 121 \$	252 566 \$
	621 582 \$	876 412 \$	945 035 \$

■ 10. 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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

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 suivants 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.

■ 11. Engagements**Contrats de location simple**

L'Administration loue des espaces de bureaux et certains équipements de bureau. Les contrats de location ont habituellement une durée de 1 à 5 ans et comportent une option de renouvellement après cette date.

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

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1 ^{er} janvier 2010
Moins de 1 an	252 207 \$	231 018 \$	227 711 \$
Entre 1 et 5 ans	311 806	532 743	763 761
Plus de 5 ans	--	--	--
	<u>564 013 \$</u>	<u>763 761 \$</u>	<u>991 472 \$</u>

Autres engagements

Au 31 décembre 2011, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux, des services informatiques, la construction d'un quai brise-lames et d'un bateau-pilote. Les montants estimatifs à payer sont :

2012	8 809 528 \$
2013	302 362
2014	284 938
2015	--
2016	--
	<u>9 396 828 \$</u>

De plus, au 31 décembre 2011, la portion des engagements pour la construction d'un quai brise-lames et d'un nouveau bateau-pilote, incluse dans les Autres engagements ci-haut mentionnés, s'élève à 8 507 166\$.

Au 31 décembre 2010, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux et des services informatiques totalisant un montant de 1 169 165 \$.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

■ 12. Gestion du capital

La structure de capital de l'Administration consiste en ses bénéfices non répartis et est régi 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 2011, 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 2011, les bénéfices non répartis s'élevaient à 17 623 753 \$ (12 254 735 \$ en 2010) et le fonds de roulement était de 10 107 485 \$ (8 307 919 \$ au 31 décembre 2010 et 3 078 188 \$ au 1er janvier 2010).

■ 13. 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 :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Rémunération et autres avantages à court terme	792 404 \$	732 415 \$
Cotisations au titre des régimes de retraite	116 357	110 825
Indemnités de départ	77 457	119 036
	<u>986 218 \$</u>	<u>962 276 \$</u>

■ 14. Instruments financiers***Juste valeur***

Les actifs et les passifs financiers sont la trésorerie, les créances ainsi que les créditeurs et les charges à payer. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance est à court terme.

Risque de crédit

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 la Loi prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

sont impayés. Au 31 décembre 2011, aucune créance n'est en souffrance. Le risque de crédit maximal associé aux débiteurs est de 9 178 542 \$ (8 395 973 \$ au 31 décembre 2010 et 7 283 599 \$ au 1er janvier 2010). 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 l'encaisse est de 11 344 973 \$ (9 963 518 \$ au 31 décembre 2010 et 4 230 112 \$ au 1er janvier 2010).

Risque de taux d'intérêt

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. L'Administration gère ce risque par une répartition de sa dette entre les instruments à taux fixe et les instruments à taux variable avec l'objectif d'obtenir le financement à meilleur coût.

Au 31 décembre 2011, l'exposition de l'Administration au risque de taux d'intérêt est nulle puisqu'elle ne possède aucun instrument financier portant intérêt.

Au cours de l'exercice financier 2011, la dépense d'intérêts totale est de 1 070 \$ (532 \$ en 2010).

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 7, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement.

■ 15. Transition aux IFRS

Comme l'indique la note 2, ceux-ci sont les premiers états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides établis conformément aux IFRS. L'Administration a appliqué l'IFRS 1 et les méthodes comptables énoncées à la note 4 aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2011, des informations comparatives figurant aux présents états financiers de l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et de l'état de la situation financière d'ouverture IFRS au 1er janvier 2010 (soit la date de transition de l'Administration).

Lors de l'établissement des présents états financiers conformément à l'IFRS 1, l'Administration n'a appliqué aucune exemption facultative à l'application rétrospective des IFRS et l'exception obligatoire suivante a été appliquée :

Estimations

Les estimations formulées conformément aux IFRS à la date de transition et pour les périodes comparatives présentées doivent demeurer cohérentes avec celles établies selon les PCGR canadiens, à moins que des éléments probants attestent que ces estimations étaient erronées. Les nouvelles estimations qui sont requises, le cas échéant, en vertu des IFRS mais qui ne l'étaient pas en vertu des PCGR canadiens doivent être fondées sur l'information et les conditions existant à la date de la transition et pour la période comparative présentée.

Les rapprochements et les notes explicatives qui suivent expliquent l'incidence de la transition des PCGR canadiens aux IFRS sur l'état de la situation financière et l'état du résultat global de l'Administration. Il n'y a aucune différence significative entre l'état des flux de trésorerie présenté selon les IFRS et celui présenté selon les PCGR canadiens.

Notes afférentes aux états financiers
 du 31 décembre 2011
 (en dollars canadiens)

**Rapprochement de l'état de la situation financière et de l'Avoir du Canada
 au 1^{er} janvier 2010**

<i>(en dollars canadiens)</i>	<u>Notes</u>	<u>PCGR canadiens</u>	<u>Ajustement IFRS</u>	<u>IFRS</u>
Actif				
Courant				
Trésorerie		4 230 112 \$	-- \$	4 230 112 \$
Créances		7 283 599	--	7 283 599
		<u>11 513 711</u>	<u>--</u>	<u>11 513 711</u>
Non courant				
Immobilisations corporelles		4 241 994	--	4 241 994
		<u>4 241 994</u>	<u>--</u>	<u>4 241 994</u>
Total de l'actif		<u>15 755 705 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>15 755 705 \$</u>
Passif				
Courant				
Créditeurs et charges à payer		7 876 850 \$	558 673 \$	8 435 523 \$
		<u>7 876 850</u>	<u>558 673</u>	<u>8 435 523</u>
Non courant				
Avantages postérieurs à l'emploi	a)	811 239	(558 673)	252 566
		<u>811 239</u>	<u>(558 673)</u>	<u>252 566</u>
Total du passif		<u>8 688 089</u>	<u>--</u>	<u>8 688 089</u>
Avoir du Canada				
Capital d'apport	b)	2 479 154	(2 479 154)	--
Bénéfices non répartis	b)	4 588 462	2 479 154	7 067 616
		<u>7 067 616</u>	<u>--</u>	<u>7 067 616</u>
Total du passif et de l'Avoir du Canada		<u>15 755 705 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>15 755 705 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

**Rapprochement de l'état de la situation financière et de l'Avoir du Canada
au 31 décembre 2010***(en dollars canadiens)*

	<u>Notes</u>	<u>PCGR canadiens</u>	<u>Ajustement IFRS</u>	<u>IFRS</u>
Actif				
Courant				
Trésorerie		9 963 518 \$	-- \$	9 963 518 \$
Créances		8 395 973	--	8 395 973
		<u>18 359 491</u>	<u>--</u>	<u>18 359 491</u>
Non courant				
Immobilisations corporelles		4 182 295	--	4 182 295
Immobilisation incorporelle		196 642	--	196 642
		<u>4 378 937</u>	<u>--</u>	<u>4 378 937</u>
Total de l'actif		<u>22 738 428 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>22 738 428 \$</u>
Passif				
Courant				
Créditeurs et charges à payer		9 721 667 \$	329 905 \$	10 051 572 \$
		<u>9 721 667</u>	<u>329 905</u>	<u>10 051 572</u>
Non courant				
Avantages postérieurs à l'emploi	a)	762 026	(329 905)	432 121
		<u>762 026</u>	<u>(329 905)</u>	<u>432 121</u>
Total du passif		<u>10 483 693</u>	<u>--</u>	<u>10 483 693</u>
Avoir du Canada				
Capital d'apport	b)	2 479 154	(2 479 154)	--
Bénéfices non répartis	b)	9 775 581	2 479 154	12 254 735
		<u>12 254 735</u>	<u>--</u>	<u>12 254 735</u>
Total du passif et de l'Avoir du Canada		<u>22 738 428 \$</u>	<u>-- \$</u>	<u>22 738 428 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2011
(en dollars canadiens)

Rapprochement du résultat global
au 31 décembre 2010

<i>(en dollars canadiens)</i>	PCGR canadiens	Ajustement IFRS	IFRS
Produits			
Droits de pilotage	68 432 893 \$	-- \$	68 432 893 \$
Autres produits	808 020	--	808 020
	<u>69 240 913</u>	<u>--</u>	<u>69 240 913</u>
Charges			
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	52 182 869	--	52 182 869
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	7 548 538	--	7 548 538
Salaires et avantages du personnel	2 784 221	--	2 784 221
Services professionnels et spéciaux	844 382	--	844 382
Loyers	280 086	--	280 086
Services publics, fournitures et approvisionnements	115 933	--	115 933
Communications	72 534	--	72 534
Transports, déplacements et frais d'accueil	63 964	--	63 964
Entretien	19 089	--	19 089
Frais financiers	8 144	--	8 144
Autres charges	134 034	--	134 034
	<u>64 053 794</u>	<u>--</u>	<u>64 053 794</u>
Résultat global pour l'exercice	5 187 119	--	5 187 119
		--	
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	4 588 462	2 479 154	7 067 616
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>9 775 581 \$</u>	<u>2 479 154 \$</u>	<u>12 254 735 \$</u>

Note relative aux rapprochements des capitaux propres et du résultat global

a) Avantages du personnel

Selon l'IAS 19, Avantages du personnel, les banques d'absences rémunérées représentent des avantages à court terme cumulables partiellement acquis par les employés. L'Administration comptabilise cette obligation à court terme en tenant compte de la probabilité qu'un employé quitte sans avoir utilisé la totalité des absences cumulées. Selon les PCGR canadiens, l'obligation au titre de ces droits était considérée comme un avantage à long terme et était évalué sur la base d'hypothèses différentes. L'Administration ne prévoit pas encourir des déboursés dans le futur relativement aux banques d'absence rémunérées puisque ces banques d'absences ne sont plus rémunérées pour tous les employés.

b) Comptabilisation des subventions publiques

Selon l'IAS 20-12, Comptabilisation des subventions publiques et informations à fournir sur l'aide publique, les subventions publiques doivent être comptabilisées en résultat net sur une base systématique sur les périodes au titre desquelles l'entité comptabilise en charges les coûts liés que les subventions sont censées compenser.

Ainsi, elles ne doivent pas être comptabilisées directement en capitaux propres mais être comptabilisées en résultat net dans les périodes appropriées. Par conséquent, la totalité du montant de 2 479 154 \$, qui se rapporte aux années antérieures, a été reclassé du capital d'apport aux bénéfices non répartis.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2011

(en dollars canadiens)

■ **16. Évènements subséquents**

En conformité avec les directives du Conseil du Trésor, l'Administration a mis fin le 10 février 2012 à l'accumulation des indemnités de départ en cas de départs volontaires pour son groupe d'employés non syndiqués. L'Administration procédera au versement des indemnités de départ accumulées jusqu'à ce jour, en tenant compte des choix de versement fait par chacun des employés concernés; ce groupe d'employés recevra, en guise de compensation, certaines augmentations économiques relatives à leur rémunération. L'obligation totale des indemnités de départ accumulées pour ce groupe d'employés, au 10 février 2012, se chiffre à 270 988 \$.