Rapport annuel

2012

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 : TL1-2012
ISSN : 0712-0060

No de catalogue : TL1-2012F – PDF
ISSN : 1926-8831

No. de catalogue : TL1-2012E - PDF
ISSN : 1926-8823

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

Rapport annuel

2012

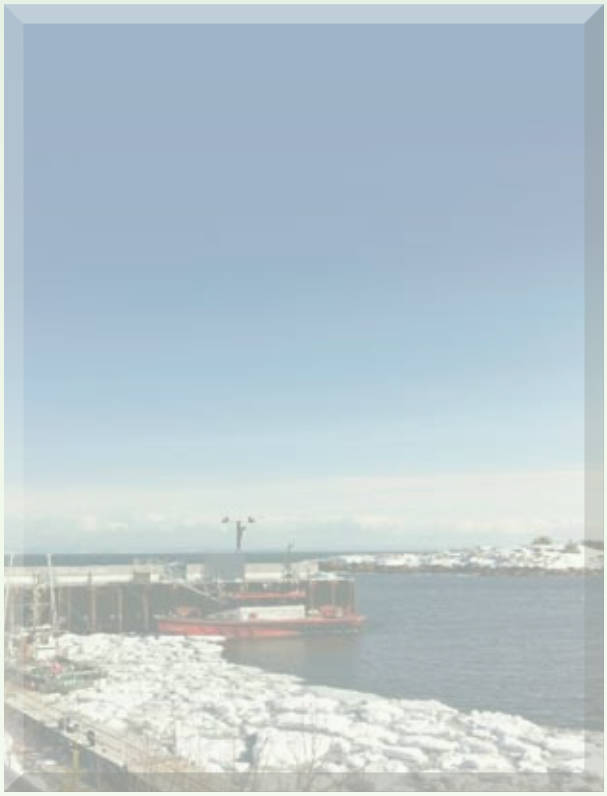


Table des matières

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 2012

18 Environnement économique

20 Rétrospective économique

24 Les pratiques de gouvernance

25 Perspectives 2013

26 État comparatif et statistiques

27 Section financière

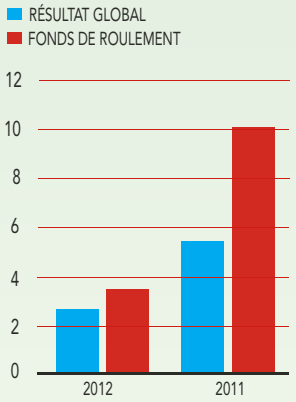
Faits saillants

- Résultat global de 2,7 millions $, permettant le financement d'importants projets d'immobilisation à la base des Escoumins.
- Produits de 78,8 millions $, en hausse de 1,7 % comparativement à 2011, principalement dû à l'augmentation des dimensions des navires.
- Nombre d'affectations en légère baisse (1,7 %) en 2012 par rapport à 2011.
- Programme de renouvellement d'actifs majoritairement complété.
- Charges de 76,0 millions $, en hausse de 5,5 % par rapport à 2011.
- Renouvellement des contrats de service avec la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent et les pilotes du St-Laurent central.
- Aucun accident majeur enregistré au cours de l'exercice.

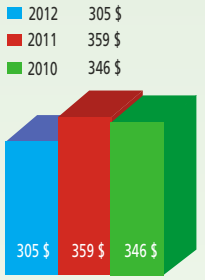
Indicateurs de rendement

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

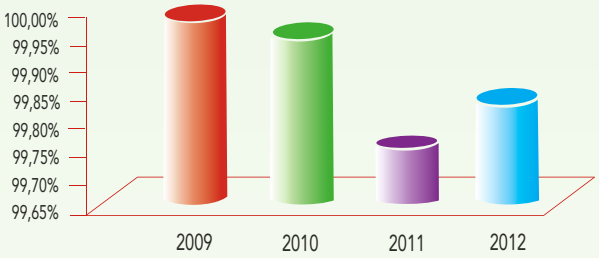
Résultat global et
fonds de roulement (en millions $)



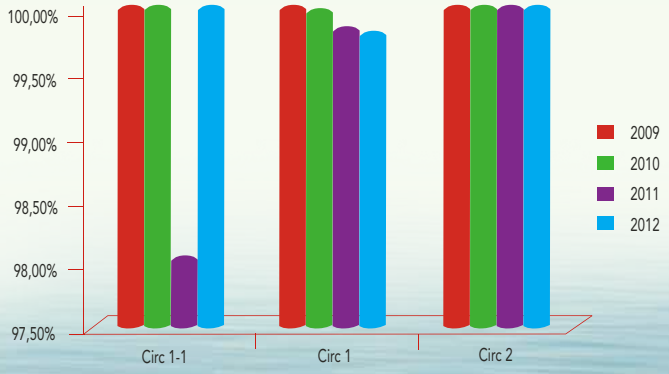
Bénéfice moyen
de pilotage par affectation (en $)



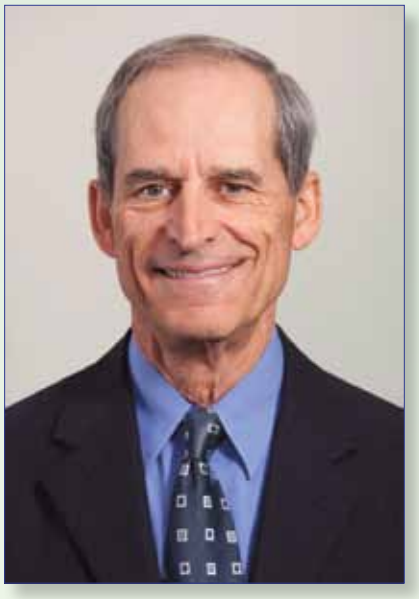
Missions de pilotage sans retard dû aux pilotes (en %)
Total



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



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT



Peter Henrico,
président du conseil d'administration

Fulvio Fracassi,
premier dirigeant

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a connu une année 2012 fructueuse. Nous avons conservé notre autonomie financière, fourni des services de pilotage ponctuels et de qualité à nos clients, et fait des progrès significatifs au niveau de nos deux importants projets d'immobilisations, soit la construction d'un quai brise-lames de 46 mètres (le quai des Basques) et de notre nouveau bateau-pilote (le Taukamaim) de 22 mètres.

Cette année financière a également permis le renouvellement du mandat de Peter Henrico à titre de président et le renouvellement des mandats de Louis Rhéaume et Jacques Vigneault comme membres de notre conseil. Fulvio Fracassi a également fait son entrée à titre de premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides cette année.

Les produits ont augmenté légèrement en 2012 pour atteindre 78,8 millions $, ce qui représente une hausse de 1,7% comparativement à l'année passée. Cette hausse s'est matérialisée malgré un ralentissement des activités maritimes, en particulier pour les pétroliers et les vraquiers (grains), résultant en un léger déclin dans le nombre des affectations de pilotage pour l'Administration de pilotage des Laurentides, de l'ordre de 1,7%. La hausse des dimensions des navires sillonnant le fleuve St-Laurent ainsi que l'augmentation des tarifs de 2,35% mise en vigueur le 1er janvier 2012 ont compensé la réduction du nombre d'affectation, ce qui a résulté en un résultat global de 2,7 millions $ pour 2012.

L'APL a continué de rendre des services de pilotage sécuritaires et fiables à ses clients sans accidents majeurs en 2012. Nous avons atteint un taux d'affectations sans accidents de 99,87% ainsi qu'un taux de missions de pilotage sans retard de 99,88%.

L'APL a également négocié avec succès des contrats de services de pilotage de 5 ans et 3 ans respectivement avec la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent et les pilotes du St-Laurent central.

Fidèle au passé, l'Administration surveillera l'évolution des conditions économiques globales et leur impact sur le commerce maritime du fleuve St-Laurent. Le Canada et les États-Unis démontrent présentement une croissance légère à modérée tandis que les statistiques économiques prévalant dans la zone européenne, à l'exception de l'Allemagne, sont de plus en plus négatives. Les économies asiatiques démontrent une croissance économique plus vigoureuse.

L'Administration a une équipe d'employés dévouée et engagée à maintenir de saines pratiques de gestion et à fournir des services de pilotage sécuritaires, fiables et efficaces à la communauté maritime. Finalement, nous voulons remercier Réjean Lanteigne pour ses services rendus à titre de premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides et lui offrons nos meilleurs vœux suite à son départ à la retraite.

Le président du conseil d'administration

Peter Henrico
Montréal, Canada
Le 12 mars 2013

Le premier dirigeant

Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 12 mars 2013

Biographies

Les membres du conseil

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

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 St-Laurent depuis près de trente ans. Il a occupé plusieurs postes comme membre de direction des pilotes du St-Laurent Central. Il a de plus siégé sur de nombreux comités dans le cadre d'activités reliées au domaine du pilotage sur le fleuve St-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 St-Laurent depuis 1984. Il a été président de la Corporation des pilotes du Bas St-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.

Les membres de la direction

Fulvio Fracassi, premier dirigeant

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

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

CAPITAL

L'administration

Mandat

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

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

Pour atteindre ses objectifs, 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 peut établir des règlements concernant 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 St-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 St-Laurent, qui exploite la voie maritime, la Garde côtière canadienne qui administre plusieurs services maritimes, Transports Canada, les principaux ports de la région, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

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

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs et les employés de navires sont des employés permanents ou temporaires de l'Administration et sont au nombre de 43. Il y avait un effectif de 189 pilotes entrepreneurs ainsi que 8 apprentis-pilotes au 31 décembre 2012. Leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime.

Volume d'activités

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

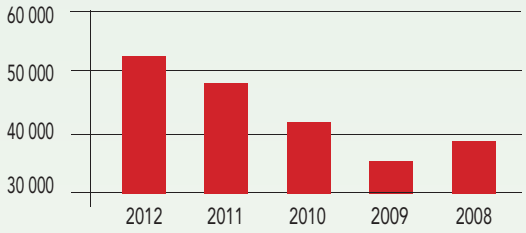
Les produits et les charges de bateaux-pilotes sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses du centre d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas de répercussions importantes sur celles-ci.

Niveau de service

Le pilotage sur le St-Laurent entre Montréal et Les Escoumins se fait douze mois par année, malgré les conditions de glace, vents et marées. La grande expertise des pilotes et les navires de mieux en mieux équipés pour rencontrer ces conditions ont fait que la situation n'a fait qu'évoluer 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 augmenté de 38,15%. Les différentes études en cours pourraient avoir une incidence à la hausse sur cette moyenne dans les années à venir.

PORT EN LOURD MOYEN
(en tonnes)



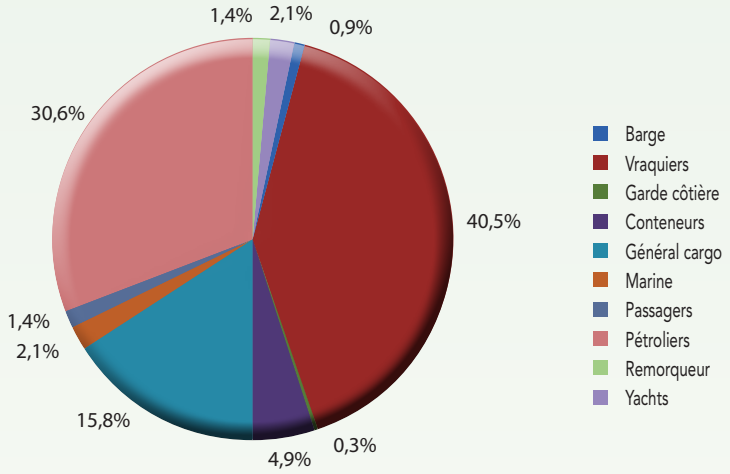
En 2012, il y a eu 425 nouveaux navires. De ces navires, 172 étaient des vraquiers et 130 étaient des pétroliers. Ces hausses du nombre de ces nouveaux navires récents sont dues à la situation économique plus difficile qui a entrainé la mise au rancart des navires plus vieux nécessitant des coûts de maintenance beaucoup plus élevés.

Afin d'améliorer la qualité du service, l'Administration recueille des données liées aux indicateurs de rendement portant 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 2012, il y a eu 27 retards dus aux pilotes, soit aucun dans le Port de Montréal, aucun entre Québec et Les Escoumins et 27 entre Montréal et Québec.

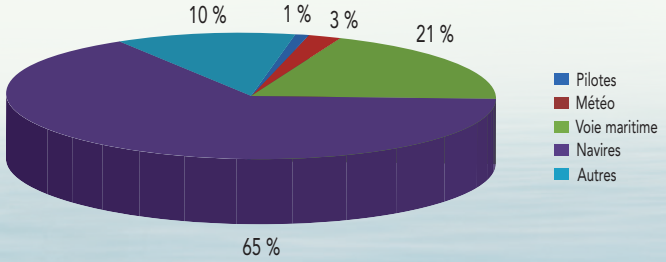
L'Administration a constamment comme objectifs de minimiser le nombre de retards dus aux pilotes à moins de 0.10% des affectations. Les retards dus aux pilotes sont de 0.12% en 2012. Ces retards sont dus au manque de disponibilité de pilotes du St-Laurent central lors des pointes de trafic et lors des jours fériés.

Le temps moyen des retards, tous retards confondus, a été de 2.5 heures en 2012 (2.2 heures en 2011). Les retards dus aux navires ont connu une hausse. Ces retards sont occasionnés par le fait que les navires ne sont pas prêts ou parce 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.

NOUVEAUX NAVIRES 2012



RÉPARTION DES RETARDS (2012)



Financement

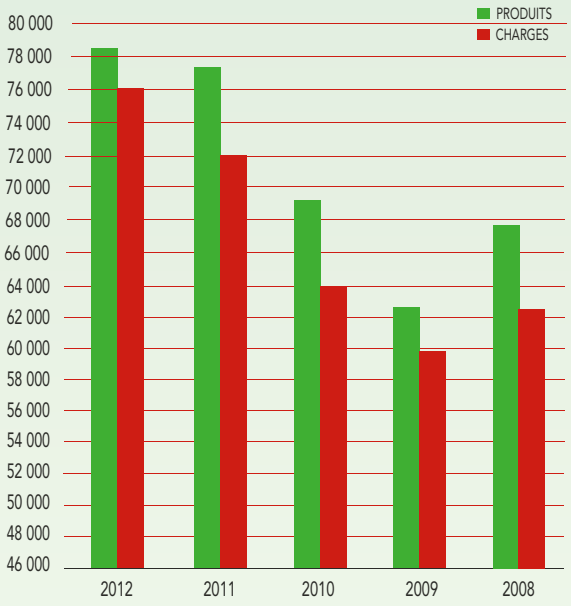
La *Loi sur le pilotage* ne permet pas le recours aux crédits parlementaires, l'Administration doit donc assurer en tout temps son autonomie financière. Si des déficits éventuels se produisaient, les déficits peuvent être financés par le fonds de roulement, l'utilisation d'une marge de crédit ou d'un 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 2012 (1 500 000 $ en 2011), autorisée par le ministre des Finances.

Les produits de 2012 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,35 % qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2012. Les produits de l'Administration sont également influencés par le profil commercial et les caractéristiques physiques des navires naviguant sur ses eaux maritimes. Tel que mentionné précédemment, ces caractéristiques démontrent des dimensions de navires de plus en plus élevées.

Les charges de l'année 2012, sont principalement composées de la rémunération des groupes de pilotes, et sont influencées par le niveau du trafic maritime ainsi que les dimensions des navires, mais surtout, en 2012, par les hausses d'honoraires consentis aux pilotes des trois circonscriptions. (Référer à la section « Orientations stratégiques 2012 – Objectifs et réalisations, p. 15 pour plus de détails).

PRODUITS ET CHARGES (en milliers de $)



La sécurité et les événements maritimes

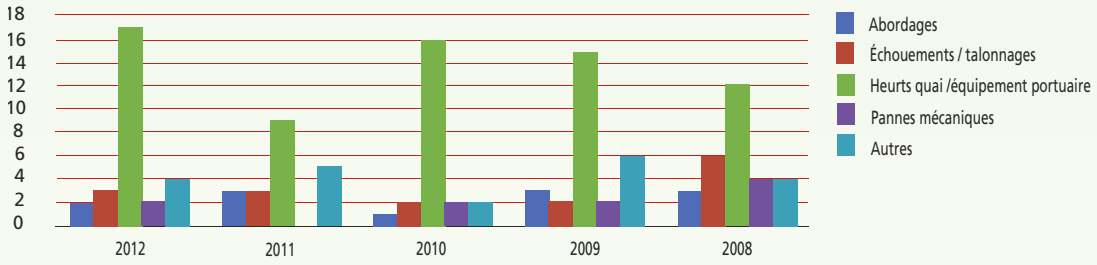
La sécurité de la navigation sur le fleuve St-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des clients.

Au cours de 2012, 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. Une nouvelle génération d'unités portables de navigation sera utilisée en 2013 par les pilotes du St-Laurent central.

TABLEAU DE CLASSIFICATION EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT / ACCIDENT EN 2012 ET 2011

Événements	2012				2011			
	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total
Abordages	-	1	1	2	-	2	1	3
Échouements/ talonnages	-	1	2	3	-	1	2	3
Heurts quai/ équipement portuaire	-	5	12	17	-	1	8	9
Pannes mécaniques	-	-	2	2	-	-	-	-
Autres	-	1	3	4	-	-	5	5
Total	**-**	**8**	**20**	**28**	**-**	**4**	**16**	**20**

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



En 2011, 20 incidents/accidents ont été rapportés, soit 0,88 par 1 000 affectations. En 2012, il y a eu 28 incidents/accidents, soit 1,27 par 1 000 affectations.

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Autosuffisance financière

Gestion des produits, des charges et efficacité du service

- Les tarifs pour les services de pilotage ont augmenté de 2,35 % le 1er janvier 2012, et augmenteront du même pourcentage le 1er janvier 2013.

- Un nouveau contrat de service avec la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent est entré en vigueur le 1er janvier 2012. Ce contrat est d'une durée de cinq ans et prévoit une hausse des honoraires de base de 3,40 % la première année et des hausses basées sur les variations moyennes de l'index des prix à la consommation (IPC) pour la province de Québec pour les quatre années suivantes; le remboursement de certains frais afférents a également été augmenté.

- Un contrat de trois ans avec les pilotes du St-Laurent central a été finalisé le 30 novembre 2012 avec effet rétroactif au 1er juillet 2012. Ce contrat prévoit une hausse des honoraires de pilotage de base de 3,51 % la première année, ainsi que le paiement des frais de formation pour les navires post-panamax, entre autres. Des ajustements concernant les honoraires pendant les périodes pré et post hivernales sont également prévus pour chacune des trois années ainsi que certains ajustements résultant en des améliorations de service. Les hausses de base sur les honoraires des 2ième et 3ième années sont basées sur les hausses moyennes de l'IPC pour la province de Québec.

- La convention collective des mécaniciens et des capitaines travaillant sur les bateaux-pilotes de l'Administration basés aux Escoumins prendra fin le 30 juin 2014 tandis que la convention collective couvrant le personnel de bureau et les répartiteurs prendra fin le 30 juin 2013.

Maximiser l'efficacité du système de pilotage

Minimiser le taux d'événements maritimes

- En 2012, 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 et est achevé en quasi-totalité au 31 décembre 2012.

- De plus, la construction d'un nouveau bateau-pilote d'hiver (Taukamaim) a été quasi-achevé en 2012, quelques ajustements restant à faire sur place début 2013. L'Administration a donc investi plus de 9,3 millions $ en 2012 pour ces deux projets.

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 clients.

- 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 2012, huit apprentis-pilotes continuent leur période de formation dans la circonscription couvrant les eaux navigables entre Montréal et Québec, et aucun apprenti-pilote n'a été recruté en 2012 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

- Le programme de vérification interne a débuté en 2012 par les opérations de la base de transbordement des Escoumins dont le rapport sera déposé en 2013.

États financiers (IFRS)

- Durant l'année 2012, l'APL a publié ses états financiers trimestriels non audités selon les Normes internationales d'information financière (IFRS), sur son site web.

Programme de réduction du budget 2012

- Certaines initiatives ont été entreprises par l'Administration suite à sa démarche relative au programme de réduction du budget 2012. 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 pour le personnel non syndiqué.

Examen spécial

- Le Bureau du vérificateur général du Canada a débuté en 2012 un Examen Spécial de la Société. L'Examen spécial précédent remontait à 2005. Le rapport devrait être déposé au Conseil d'administration de l'Administration durant le troisième trimestre 2013.

LES TARIFS

La grille tarifaire actuelle a été mise en vigueur le 1er janvier 2011 pour une période de trois ans et se termine donc le 31 décembre 2013.

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

LE TRAFIC MARITIME

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

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE

		2012	%
1er	trimestre	4 288	19,4 %
2e	trimestre	5 385	24,4 %
3e	trimestre	5 891	26,7 %
4e	trimestre	6 532	29,5 %

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

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

Les conditions économiques nord-américaines et internationales
Une économie forte ou un ralentissement économique significatif auront un impact sur les besoins en matière de transport maritime.

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

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

L'inflation et les taux d'intérêt
Ces deux facteurs économiques influencent le prix des produits et le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

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

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

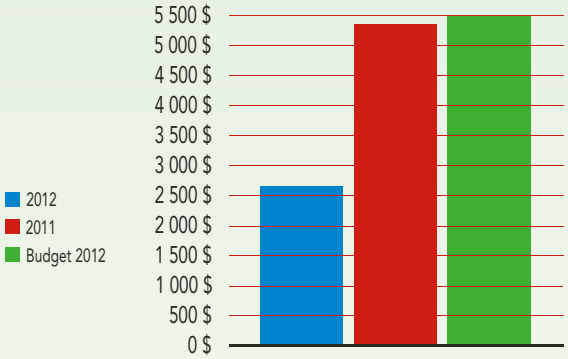
Cette analyse a pour but de commenter les états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les résultats de l'année 2012 et le budget de l'année courante ainsi qu'avec les résultats de l'année précédente.

SURVOL FINANCIER

Pour l'exercice 2012, l'Administration a enregistré un résultat global de 2,7 millions $, comparativement à un résultat global budgété de 5,5 millions $ et un résultat global de 5,4 millions $ en 2011.

Le léger recul du nombre d'affectations ainsi que les dimensions moyennes accrues des navires ont eu des impacts sur les résultats financiers de l'Administration. N'eut été d'une charge liée à une mauvaise créance, les charges administratives et opérationnelles auraient été inférieures d'environ 0,1 million $ par rapport au budget de 2012.

ÉTAT COMPARATIF DU RÉSULAT GLOBAL AU 31 DÉCEMBRE 2012 (en milliers de $)



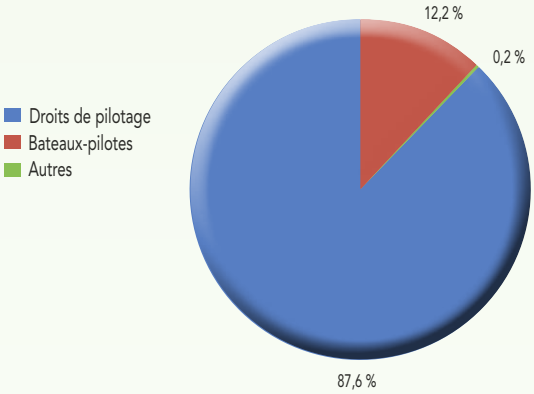
COMPARAISON AVEC LE BUDGET DE L'ANNÉE 2012

PRODUITS

Droits de pilotage
Les revenus de pilotage ont été supérieurs de 0,6 million $ pour l'année financière 2012 comparativement au budget pour la même année en raison d'une hausse dans les dimensions moyennes des navires. Le nombre d'affectations est resté inférieur au cours de l'année par rapport aux estimés budgétaires d'affectation pour le transport maritime céréalier et pétrolier entre autres. Les droits de pilotage prévus au budget reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2012 par rapport à 2011.

Autres produits
Les autres produits de l'APL ont excédé les montants budgétés en 2012 de 0,1 million $. Cet excédent s'explique par des revenus d'intérêts non-budgétés sur les liquidités excédentaires de l'Administration.

RÉPARTITION DES PRODUITS 2012



CHARGES

Honoraires, salaires et avantages des pilotes
Les honoraires, salaires et avantages des pilotes ont augmenté de 3,3 millions $ en 2012 par rapport au budget dû en bonne partie à l'entrée en vigueur des nouveaux honoraires de pilotage qui ont excédé les hypothèses budgétaires. Ces honoraires ainsi que les dépenses et frais afférents ont augmenté de plus de 3.80% alors que les projections budgétaires prévoyaient une augmentation de moins de 2.00%. Les honoraires, salaires et avantages des pilotes prévus au budget pour ces périodes reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2012 par rapport à 2011.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes
Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont généralement atteint en 2012 les estimés budgétaires.

Salaires et avantages du personnel
Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration d'un montant de 3,3 millions $ ont été supérieurs au montant budgété pour 2012. Les écarts sont surtout liés au changement de personnel de direction de la société.

Services professionnels et spéciaux
Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont été inférieurs d'environ 0,2 million $ pour l'année financière 2012 comparativement au budget, dû au report ou à l'annulation de certains projets.

Loyers
Les dépenses de loyers de 285 447 $ sont restées stables en 2012 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
Frais financiers
Entretien
Autres charges

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 681 651 $ dégageant un écart défavorable de 174 651 $ par rapport au budget. Cet écart défavorable provient d'une mauvaise créance enregistrée en 2012.

COMPARAISON AVEC L'ANNÉE FINANCIÈRE 2011

PRODUITS

Droits de pilotage
Les droits de pilotage ont augmenté de 1,4 million $ pour l'année financière 2012 comparativement à 2011 en raison d'une hausse tarifaire de 2,35 % mise en place le 1er janvier 2012 et d'une hausse des dimensions moyennes des navires. Le nombre d'affectations a diminué de 1,7 % durant l'année 2012 mais il est intéressant de noter qu'il a légèrement augmenté dans la seconde moitié de l'année par rapport à la même période de 2011.

Autres produits
Les autres produits de l'APL de 2012 ont atteint un niveau similaire à 2011.

CHARGES

Honoraires, salaires et avantages des pilotes
Les honoraires, salaires et avantages des pilotes ont augmenté de 2,8 millions $ par rapport à l'année financière 2011 dû en bonne partie à l'entrée en vigueur des nouveaux honoraires de pilotage. Une source significative de cette augmentation provient des nouveaux honoraires, ainsi que des dépenses et frais afférents, qui ont augmenté de plus de 3.80% par rapport aux honoraires de 2011 pour tous les districts de pilotage.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes
Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont augmenté de 0,5 million $ en 2012 comparativement à l'année financière 2011. Les hausses contractuelles pour l'utilisation des bateaux-pilotes (autres que la station de transbordement des Escoumins) ont varié entre 3.00% et 6.50% à partir du 1er janvier 2012.

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 0,35 million $ en 2012 par rapport à l'année 2011. Les écarts sont surtout liés au changement de personnel de direction de la société.

Services professionnels et spéciaux
Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont augmenté de 48 445 $ pour l'année financière 2012 comparativement à l'année précédente. Cet écart est en bonne partie due aux honoraires professionnels encourus pour les négociations des contrats de service de pilotage.

Loyers
Les dépenses de loyers de 285 447 $ sont restées stables en 2012 par rapport à 2011; 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
Frais financiers
Entretien
Autres charges

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses totalisent 681 651 $ comparativement à un montant encouru en 2011 de 400 420 $, dégageant un écart défavorable de 281 231 $. Cet écart provient en majorité d'une dépense liée à une mauvaise créance.

TRÉSORERIE

L'Administration avait des liquidités de 6,9 millions $ au 31 décembre 2012 (11,3 millions $ au 31 décembre 2011), et un fonds de roulement de 3,5 millions $ (10,1 millions $ en 2011). Son autre actif à court terme consistait en des débiteurs, au montant de 9,3 millions $ (9,2 millions $ en 2011).

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 2012 :

- Renouvellement des mandats de Messieurs Peter Henrico, président du conseil, Louis Rhéaume et Jacques Vigneault;
- neuf réunions durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle tenue le 30 mai 2012 et à laquelle le public était convié;
- en plus de ses responsabilités décrites plus haut, le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2012, incluant la nomination d'un nouveau premier dirigeant et le renouvellement des contrats avec les fournisseurs de services de pilotage.

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

- il est présidé par Monsieur Julius B. Spivack et composé également de Messieurs Gilles Morin et Louis Rhéaume;
- le comité s'est réuni à cinq occasions en 2012 et s'est intéressé notamment au rapport annuel, aux états financiers et rapports budgétaires trimestriels, à la vérification interne et au recouvrement des créances de droits de pilotage. Il s'est 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 Monsieur Frank Di Tomaso, secondé par Messieurs Michel Tosini et Jacques Vigneault;
- durant l'année 2012, le comité a élaboré un plan de travail énonçant ses responsabilités et l'échéancier des travaux à exécuter pour les remplir. Il a préparé une déclaration annuelle des membres sur les conflits d'intérêts et l'éthique, dans le but de favoriser le respect de la *Loi sur les conflits d'intérêts* et de notre Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs. Cette déclaration a été signée par tous les membres. Les politiques gouvernementales en matière de gouvernance ont également été examinées afin de s'assurer que l'Administration adhère aux bonnes pratiques. En fin d'année, le comité a entrepris la préparation d'une Charte énonçant ses pouvoirs et responsabilités. Il a aussi été impliqué dans l'analyse et le suivi du sondage sur le climat organisationnel.

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.

Perspectives 2013

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2012; la solidité de l'encaisse a permis 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 ont nécessité un investissement total de plus de 13 millions $ en 2011 et 2012, financé à même les liquidités excédentaires de l'Administration.

L'Administration a budgété un nombre d'affectations en 2013 similaire à celui de 2012.

L'Administration prévoit compléter en 2013 le renouvellement de la convention collective avec ses employés membres de l'Alliance de la Fonction Publique du Canada.

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 clients.

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, continuera son programme de vérification interne et recevra le rapport d'Examen spécial déposé par le Bureau du vérificateur général du Canada.

État comparatif et statistiques

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2012	2011	2010	2009	2008
Produits					
Droits de pilotage	**68 969 $**	67 521 $	59 499 $	55 072 $	60 148 $
Bateaux-pilotes	**9 630**	9 703	8 934	7 448	7 048
Autres	**153**	175	808	366	628
TOTAL	**78 752**	77 399	69 241	62 886	67 824
Charges					
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**62 223**	59 448	52 183	48 092	52 069
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**8 646**	8 113	7 549	7 019	6 346
Opération et Administration	**5 151**	4 469	4 322	4 580	4 324
TOTAL	**76 020**	72 030	64 054	59 691	62 739
Résultat global	**2 732 $**	5 369	5 187	3 195	5 085
Fonds de roulement	**3 532 $**	10 107 $	8 638 $	3 637 $	3 322 $
Bénéfices non répartis (1)	**20 356 $**	17 624 $	12 254 $	7 068 $	3 872 $
Revenu moyen de pilotage par affectation	**3 121 $**	3 004 $	2 820 $	2 808 $	2 655 $
Coût moyen de pilotage par affectation	**2 816 $**	2 645 $	2 474 $	2 452 $	2 298 $
Bénéfice net moyen de pilotage par affectation	**305 $**	359 $	346 $	356 $	357 $
Ressources humaines					
Direction	**5**	5	5	4	4
Administration	**10**	10	10	11	11
Affectation	**19**	17	17	17	17
Employés de navire	**9**	14	14	13	12
Pilotes employés	**-**	-	7	7	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années-personnes)	**189**	199	177	168	173
Apprentis-pilotes	**8**	8	-	-	4
Statistiques					
Nombre d'affectations	**22 096**	22 474	21 096	19 611	22 658
Détenteurs de certificats de pilotage	**7**	7	7	7	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,

Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 12 mars 2013

Le directeur des services administratifs,

Claude Lambert
Montréal, Canada
Le 12 mars 2013

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

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 l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, et l'état du résultat global, l'état des variations de l'avoir du Canada et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

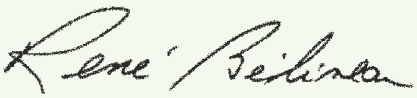
À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2012, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,



René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 12 mars 2013
Montréal, Canada

État de la situation financière

au 31 décembre

(en dollars canadiens)	**2012**	2011
Actif		
Courant		
Trésorerie	**6 861 784 $**	11 344 973 $
Créances	**9 348 668**	9 178 542
	16 210 452	20 523 515
Non courant		
Immobilisations corporelles (note 5)	**16 895 435**	7 850 873
Immobilisations incorporelles (note 6)	**205 708**	183 318
Total de l'actif	**33 311 595 $**	28 557 706 $
Passif		
Courant		
Créditeurs et charges à payer (note 8)	**12 678 370 $**	10 416 030 $
	12 678 370	10 416 030
Non courant		
Avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	**277 373**	517 923
Total du passif	**12 955 743**	10 933 953
Avoir du Canada		
Bénéfices non répartis (note 12)	**20 355 852**	17 623 753
	20 355 852	17 623 753
Total du passif et de l'avoir du Canada	**33 311 595 $**	28 557 706 $

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)	**2012**	2011
Produits		
Droits de pilotage (note 10)	**78 599 580 $**	77 223 942 $
Autres produits	**152 922**	174 575
	78 752 502	77 398 517
Charges		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**62 222 903**	59 448 245
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**8 645 583**	8 112 634
Salaires et avantages du personnel	**3 313 267**	2 962 656
Services professionnels et spéciaux	**871 552**	823 107
Loyers	**285 447**	282 437
Services publics, fournitures et approvisionnements	**162 500**	117 508
Transports, déplacements et frais d'accueil	**143 646**	95 117
Communications	**71 708**	74 108
Frais financiers	**13 307**	10 001
Entretien	**9 062**	19 883
Autres charges	**281 428**	83 803
	76 020 403	72 029 499
Résultat global pour l'exercice	**2 732 099 $**	5 369 018 $

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)	**2012**	2011
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**17 623 753 $**	12 254 735 $
Résultat global de l'exercice	**2 732 099**	5 369 018
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**20 355 852 $**	17 623 753 $

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)	**2012**	2011
Activités opérationnelles		
Résultat global pour l'exercice	**2 732 099 $**	5 369 018 $
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement	**232 899**	226 325
Variation de la tranche à long terme des avantages postérieurs à l'emploi	**(240 550)**	85 802
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	**(170 126)**	(782 569)
Variation des créditeurs et charges à payer	**2 262 340**	364 458
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**4 816 662**	5 263 034
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**(9 264 101)**	(3 881 579)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	**(35 750)**	–
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(9 299 851)**	(3 881 579)
Trésorerie		
Variation de l'exercice	**(4 483 189) $**	1 381 455 $
Solde au début de l'exercice	**11 344 973**	9 963 518
Solde à la fin de l'exercice	**6 861 784 $**	11 344 973 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2012
(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) émises par le Bureau international des normes comptables (IASB).

La publication des états financiers a été approuvée par le conseil d'administration en date du 12 mars 2013.

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.

(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 jugements 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 l'IASB et sont obligatoires, mais ne s'appliquent pas encore à la période close du 31 décembre 2012 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 1er 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 1er janvier 2013 et son adoption anticipée est permise.

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 1er janvier 2013.

L'Administration n'a pas appliqué par anticipation les normes et amendements, et évalue présentement les incidences de celles-ci.

4. Principales méthodes comptables

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

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

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

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

Bâtiments	10 ans, 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
Encaissement de bois	25 ans

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

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

Immobilisations incorporelles
Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur et sont constituées d'un droit d'utilisation d'une rampe de lancement aux Escoumins servant à l'exploitation de ses bateaux-pilotes et de logiciels. L'amortissement du droit d'utilisation est calculé d'après le mode linéaire. La durée d'utilité estimative de cette immobilisation est de 15 ans. Les logiciels sont en cours de réalisation. Le mode d'amortissement, la durée d'utilité et la valeur résiduelle des immobilisations sont réexaminés à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement au besoin.

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

Pour les besoins des tests de dépréciation, les actifs qui ne peuvent être soumis à un test de dépréciation individuel sont regroupés pour former le plus petit groupe d'actifs qui génère, par leur utilisation continue, des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

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

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

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

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 rémunérés, 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
Tous les employés de l'Administration sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif établi par la loi dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés

et l'Administration doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice. Aux termes des textes de loi en vigueur, l'Administration n'a pas une obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou un déficit de capitalisation. Par conséquent, les cotisations sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les employés rendent les services et elles représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite. L'Administration n'est pas tenue par la loi de combler les déficits actuariels du Régime.

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

En février 2012, le programme pour le personnel non syndiqué a été modifié et par conséquent, les indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite ont cessé de s'accumuler. Seules les indemnités de fin de contrat de travail qui comprennent les avantages payables lorsqu'un contrat d'emploi est terminé avant la date normale de mise à la retraite sont toujours accordées. L'Administration comptabilise maintenant les indemnités de fin de contrat de travail en charge si elle s'est manifestement engagée à mettre à exécution un plan formalisé pour mettre fin à l'emploi, sans possibilité réelle de se rétracter, avant la date normale de mise à la retraite, ou de fournir des indemnités de fin de contrat reliées à une offre pour encourager des départs volontaires.

Quant aux employés syndiqués, le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. L'obligation au titre des indemnités de départ est calculée à une valeur actualisée selon les hypothèses les plus probables de la direction en matière d'évolution des salaires, de l'âge à la 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 2012.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2012
(en dollars canadiens)

Paiements au titre de la location

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

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

Instruments financiers

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

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 celle-ci sont comptabilisées dans le résultat global.

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 2012.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2012
(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 1er janvier 2011	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 $
Acquisitions	-	-	3 917 599	5 626	-	2 916	-	5 337 960	9 264 101
Cessions	-	(31 060)	-	(3 930)	-	(29 203)	-	-	(64 193)
Solde au 31 décembre 2012	**3 300 $**	**367 448 $**	**10 799 511 $**	**198 218 $**	**50 248 $**	**582 077 $**	**58 795 $**	**9 608 156 $**	**21 667 753 $**
Amortissement et pertes de valeur									
Solde au 1er janvier 2011	- $	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 $
Amortissement pour l'exercice	- $	17 489 $	154 693 $	12 985 $	1 501 $	5 570 $	2 744 $	24 557 $	219 539 $
Cessions	-	(31 060)	-	(3 930)	-	(29 203)	-	-	(64 193)
Solde au 31 décembre 2012	**- $**	**102 266 $**	**2 923 238 $**	**151 487 $**	**48 747 $**	**578 881 $**	**12 329 $**	**955 370 $**	**4 772 318 $**
Valeurs comptables									
Au 1er janvier 2011	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 $
Au 31 décembre 2012	3 300 $	265 182 $	7 876 273 $	46 731 $	1 501 $	3 196 $	46 466 $	8 652 786 $	16 895 435 $

Des travaux en cours pour un nouveau bateau-pilote d'une valeur de 4 689 353 $ au 31 décembre 2012 (776 004 $ au 31 décembre 2011) ont été encourus; ces travaux comprennent les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier naval. De plus, des travaux en cours pour la construction d'un nouveau quai brise-lames d'une valeur de 8 074 065 $ ont été encourus au 31 décembre 2012 (2 736 104 $ au 31 décembre 2011); ces travaux comprennent les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier.

6. Immobilisations incorporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Total
Coût			
Solde au 1er janvier 2011	200 000 $	- $	200 000 $
Acquisitions	- $	- $	- $
Solde au 31 décembre 2011	200 000 $	- $	200 000 $
Acquisitions	- $	35 750 $	35 750 $
Solde au 31 décembre 2012	200 000 $	35 750 $	235 750 $
Amortissement et pertes de valeur			
Solde au 1er janvier 2011	3 358 $	- $	3 358 $
Amortissement pour l'exercice	13 324	-	13 324
Solde au 31 décembre 2011	16 682 $	- $	16 682 $
Amortissement pour l'exercice	13 360 $	- $	13 360 $
Solde au 31 décembre 2012	30 042 $	- $	30 042 $
Valeurs comptables			
Au 1er janvier 2011	196 642 $	- $	196 642 $
Au 31 décembre 2011	183 318 $	- $	183 318 $
Au 31 décembre 2012	169 958 $	35 750 $	205 708 $

7. Facilité de crédit

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 1 500 000 $ en 2012 (1 500 000 $ en 2011), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui s'est maintenu à 3,00% en 2012. 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 2012, l'Administration n'utilisait pas cette marge (nil en 2011).

8. Créditeurs et charges à payer

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Créditeurs	**12 565 798 $**	10 308 657 $
Absences rémunérées et indemnités de départ à court terme	**112 572**	107 373
	12 678 370 $	10 416 030 $

9. Avantages postérieurs à l'emploi

Régime de retraite

Tous les employés de l'Administration sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif, établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et l'Administration doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général en vigueur à la fin de la période était de 1,74 $ (1,86 $ en 2011) pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 355 247 $ (449 165 $ en 2011).

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

L'accumulation des indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite pour le personnel non syndiqué a cessé à compter de février 2012. Les employés visés par ces changements ont eu la possibilité d'être payés immédiatement la valeur totale ou partielle des prestations accumulées à ce jour ou de percevoir la valeur totale ou restante des prestations à la cessation d'emploi dans la fonction publique. L'obligation totale des indemnités de départ accumulée pour ce groupe d'employés se chiffrait à 271 712 $ en février 2012. Au 31 décembre 2012, la tranche à long terme des employés ayant choisi le report du paiement à la cessation d'emploi représente 42 881 $.

L'Administration paie à ses employés qui en ont droit des indemnités de départ fondées sur la nature du départ, les années de service et le salaire en fin d'emploi. 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 4.28 % (2011 : 4.5 %), un taux d'actualisation de 2.93 % (2011 : 3.66 %), et un taux de départ de 5 % (2011 : 0 %) avant l'âge admissible à la retraite.

À la date de l'état de la situation financière, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	**621 582 $**	876 412 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**333 111 $**	(16 598) $
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(564 748) $**	(238 232) $
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	**389 945 $**	621 582 $
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs)	**112 572 $**	103 659 $
Tranche à long terme	**277 373 $**	517 923 $
	389 945 $	621 582 $

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 déposer auprès de l'Office des transports du Canada un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la Gazette du Canada. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant la réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

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

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

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 10 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 2012	31 décembre 2011
Moins de 1 an	**391 458 $**	252 207 $
Entre 1 et 5 ans	**698 888**	311 806
Plus de 5 ans	**482 869**	–
	1 573 215 $	564 013 $

Autres engagements
Au 31 décembre 2012, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux, des services informatiques, des dépenses connexes aux services de pilotage et la construction d'un bateau-pilote. Les montants estimatifs à payer sont :

2013	854 194 $
2014	616 677
2015	114 050
2016	15 300
2017	–
	1 600 221 $

Au 31 décembre 2011, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux, des services informatiques et la construction d'un quai brise-lames et d'un bateau-pilote pour un montant total de 9 396 828 $.

12. Gestion du capital

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

L'Administration gère son capital de façon prudente en gérant ses produits, ses charges, ses actifs, et ses opérations générales de nature financière en s'assurant qu'elle réalise ses objectifs de façon efficace et en conformité avec les différentes lois qui la gouvernent. En 2012, 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 2012, les bénéfices non répartis s'élevaient à 20 355 852 $ (17 623 753 $ en 2011) et le fonds de roulement était de 3 532 082 $ (10 107 485 $ au 31 décembre 2011).

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 concluent avec les principaux dirigeants, incluant les membres du conseil d'administration. Leur rémunération se compose comme suit au 31 décembre :

	2012	2011
Rémunération et autres avantages à court terme	**868 912 $**	792 404 $
Cotisations au titre des régimes de retraite	**117 952**	116 357
Indemnités de départ	**161 956**	77 457
	1 148 820 $	986 218 $

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 prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés. Au 31 décembre 2012, une créance de 197 157 $ est en souffrance (nil en 2011). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 9 348 668 $ (9 178 542 au 31 décembre 2011). Il n'y a pas de concentration des créances.

L'Administration fait uniquement affaire avec des banques à charte canadiennes et des institutions financières reconnues dont la cote de crédit est de qualité supérieure. Le risque de crédit maximal associé à la trésorerie est de 6 861 784 $ (11 344 973 $ au 31 décembre 2011).

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.

Au 31 décembre 2012, 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 2012, la dépense d'intérêts totale est de 1 001 $ (1 070 $ en 2011).

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. Les créditeurs et charges à payer sont dus à l'intérieur d'une période de trois mois.

15. Évènements subséquents

Le 23 janvier 2013, l'Administration a signé avec les Pilotes du Saint-Laurent Central inc. (Corporation) une entente de participation financière. Cette entente prévoit un soutien financier de la part de l'Administration pour permettre l'acquisition d'unités portables de nouvelle génération par la Corporation. La contribution maximale de l'Administration est limitée à 1 265 280 $ pour une durée de quatre (4) ans et sera versée en majorité durant l'exercice financier 2013. Cette entente est également assortie de diverses clauses régissant l'utilisation et le remplacement de ces unités portables.