

Rapport annuel 2013



Administration de Pilotage des Laurentides

Canada 



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 : TL1-2013
ISSN : 0712-0060

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

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

L'APL désire remercier les pilotes Jean Cloutier et Simon Lebrun pour l'utilisation de certaines de leurs photos à l'intérieur de ce rapport annuel.

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.
Ce rapport annuel est également disponible en français.

RAPPORT ANNUEL **2013**

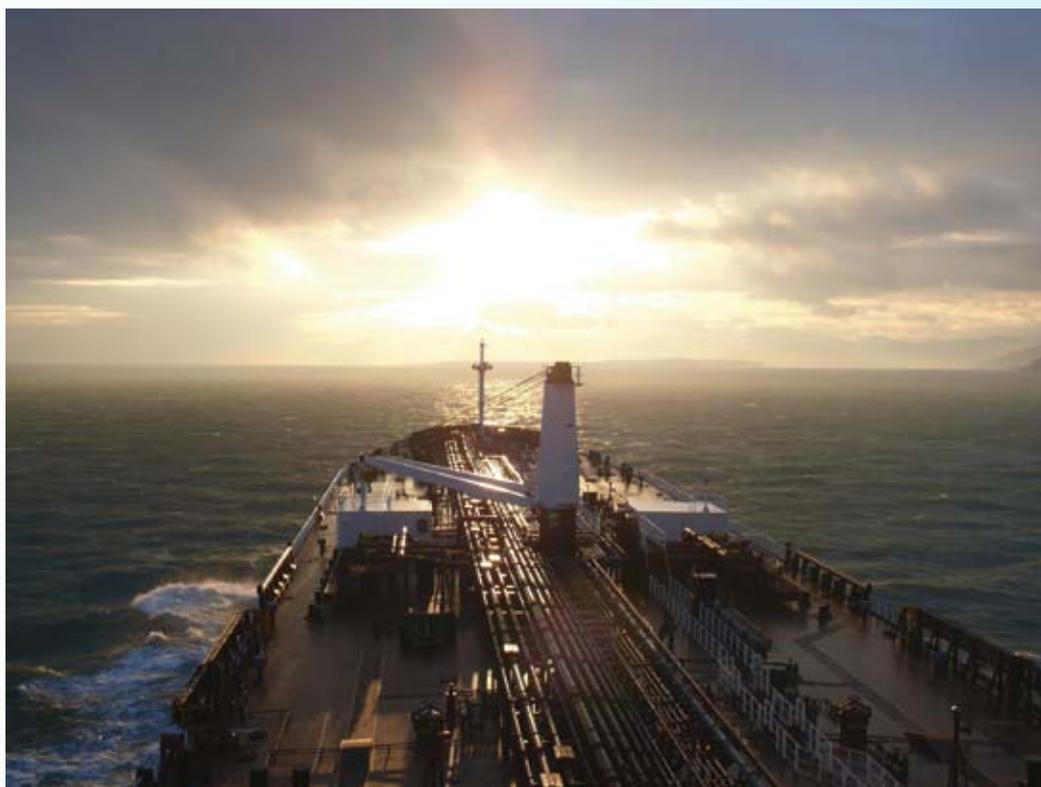


Table des matières

- 3** Faits saillants 2013
- 4** Indicateurs de rendement
- 6** Message du président du conseil
et du premier dirigeant
- 8** Biographies des membres
du conseil et de la direction
- 10** L'Administration
- 11** Énoncé de vision,
de mission et valeurs
- 12** Description des activités
et revue de l'année
- 16** La sécurité et
les événements maritimes
- 17** Orientation stratégique 2013
- 20** Environnement économique
- 22** Rétrospective économique
- 26** Les pratiques de gouvernance
- 27** Perspectives 2014
- 28** État comparatif et statistiques
- 29** Section financière

Faits saillants 2013

- ▶ Résultat global de 1,5 million \$.
- ▶ Produits de 78,1 millions \$, en baisse de 0,9 % comparativement à 2012, principalement dû à la baisse du nombre d'affectations.
- ▶ Nombre d'affectations en baisse (5,3 %) en 2013 par rapport à 2012.
- ▶ Charges de 76,6 millions \$, en hausse de 0,7 % par rapport à 2012.
- ▶ Dépôt du Rapport d'Examen Spécial-2013 du Bureau du vérificateur général du Canada concluant, entre autre, que les ressources de l'APL sont gérées avec efficacité et économie.
- ▶ Aucun accident majeur enregistré au cours de l'exercice.

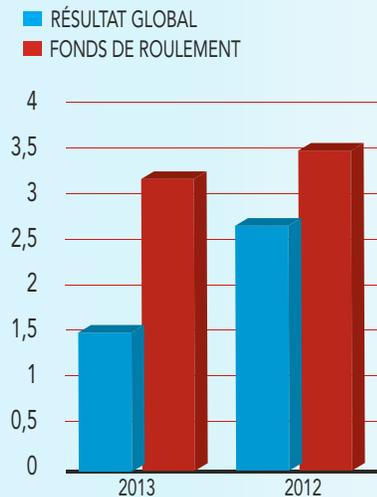


Indicateurs de rendement

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

Autosuffisance financière

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



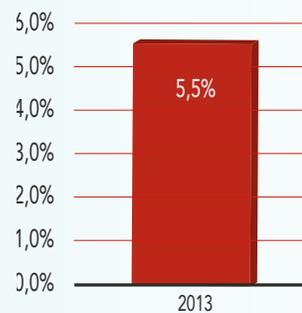
B - Bénéfice moyen de pilotage par affectation (en \$)

2013	278 \$
2012	305 \$
2011	359 \$



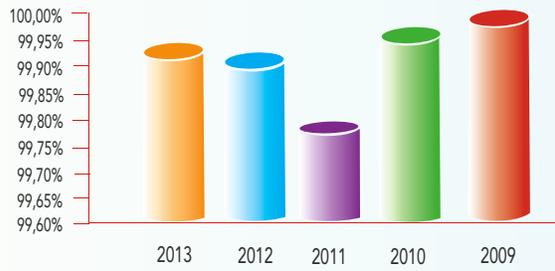
C - Comptes débiteurs

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

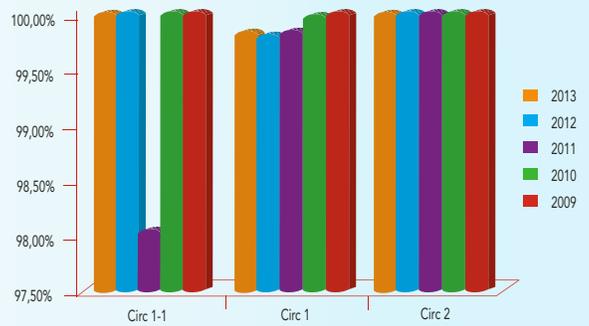


Qualité et efficacité du service

**A1 - Missions de pilotage sans retard dû aux pilotes (en %)
Total**

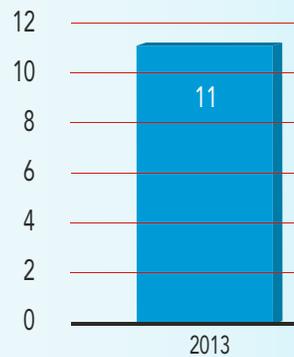


**A2 - Missions de pilotage sans retard dû aux pilotes (en %)
Par circonscription**



B - Affectations effectuées sans erreur

Ce nouvel indicateur vise à garder le nombre d'affectation sans erreur à un nombre maximal de 15 (sur un total de près de 21 000 affectations en 2013). Une erreur d'affectation est définie comme étant une demande spéciale de pilotage dont l'Administration doit absorber les coûts. Le nombre d'erreurs d'affectation pour 2013:



MESSAGE

DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) est heureuse d'annoncer que 2013 a été une année couronnée de succès. Nous avons atteint nos objectifs financiers, maintenu notre autonomie financière, et fourni des services de pilotage en temps opportun et de qualité à notre clientèle. Nous sommes également heureux d'annoncer l'achèvement de nos deux grands projets d'immobilisations, la construction d'un quai brise-lames de 46 mètres (Le quai des Basques) et d'un nouveau bateau-pilote d'hiver de 22 mètres (le *Taukamaim*). Cette année financière a également vu le renouvellement du mandat de Monsieur Gilles Morin comme membre de notre conseil d'administration.

Les produits ont été stables en 2013 à 78,1 millions \$, ce qui représente une légère réduction par rapport à l'année précédente dû à un ralentissement dans les activités maritimes en particulier pour les pétroliers et les vraquiers (grain) résultant en une baisse de 5,3 % d'année en année du nombre d'affectations de pilotage pour l'APL. La réduction des affectations a été compensée par l'augmentation de la taille des navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que l'augmentation tarifaire de 2,35 % qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2013. Un résultat global de 1,5 M \$ a donc été atteint en 2013, ce qui excède notre objectif prévu.

L'APL a continué à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces à ses clients et a effectué près de 21 000 missions de pilotage sans accident majeur en 2013. En fait, nous avons atteint un taux sans accident de 99,89 % et fourni des services sans délai dans 99,91 % de nos missions d'affectation. Ces résultats positifs témoignent de notre engagement continu envers la sécurité et l'excellence du service à l'industrie maritime et le public.

Nous avons également démontré notre engagement continu à fournir des services de pilotage sécuritaires et de qualité par le biais d'investissements importants pour de nouvelles unités portables de navigation et pour des sessions de formation visant les opérations de pilotage sur les navires post-Panamax, au bénéfice des pilotes du St-Laurent Central. Ces nouvelles unités et cette formation aideront à maintenir la sécurité de la navigation et la prestation des services de pilotage efficaces. En collaboration avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, des projets sont également en cours afin d'équiper ces pilotes de la plus récente technologie d'unités portables.

Cette année a également vu l'achèvement de l'Examen spécial de notre gestion ainsi que des systèmes et pratiques financières et d'exploitation effectué par le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG). Nous sommes heureux d'annoncer qu'aucune lacune importante n'a été identifiée. Notons que le BVG a rapporté que l'APL possède de saines pratiques de gouvernance, un processus stratégique de planification rigoureux, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente et que nous avons mis en place des systèmes appropriés pour s'assurer que les services de pilotage sont sûrs, efficaces et de haute qualité. L'APL s'est engagée à implanter les recommandations du BVG pour mieux surveiller et faire rapport sur les mesures de gestion des risques identifiés et approuver les programmes de formation des apprentis pilotes.



Peter Henrico,
président du conseil d'administration



Fulvio Fracassi,
premier dirigeant

Afin d'optimiser ses ressources humaines et de mieux coordonner les services d'exploitation et administratifs, l'APL a effectué une restructuration organisationnelle en 2013 comprenant la création et la dotation du poste de directrice principale à l'exploitation dans lequel nos activités d'exploitation, d'affectation et de bateaux-pilotes sont maintenant regroupées. Nous sommes également fiers d'annoncer que nous avons, en consultation avec nos employés, développé une déclaration énonçant notre vision, notre mission et nos valeurs représentant qui nous sommes et ce que nous cherchons à accomplir en tant qu'organisation. Cette déclaration est incluse dans ce rapport annuel.

L'Administration continue de surveiller les conditions économiques canadiennes et mondiales. Comme ce fut le cas l'an dernier, l'environnement économique dans lequel l'Administration fonctionne continuera d'être très volatile jusqu'à ce que les indications économiques soient plus positives et durables à long terme. Comme nous faisons face aux défis de la conjoncture économique actuelle, l'APL continuera à viser l'excellence et l'amélioration continue et de se concentrer sur son mandat principal de fournir des services de pilotage efficaces dans l'intérêt de la sécurité de la navigation.

En terminant, nous tenons à exprimer notre gratitude à notre équipe d'employés dévoués et professionnels pour leur engagement indéfectible à l'Administration et pour fournir des services de pilotage sécuritaires, fiables et efficaces au bénéfice de l'industrie maritime.

Le président du conseil d'administration

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Henrico".

Peter Henrico
Montréal, Canada
Le 12 mars 2014

Le premier dirigeant

A handwritten signature in black ink, appearing to read "F. Fracassi".

Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 12 mars 2014

Les membres du conseil



De gauche à droite : Julius Spivack, 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 Saint-Laurent depuis près de trente ans. Il a occupé plusieurs postes comme membre de direction des pilotes du Saint-Laurent Central. Il a de plus siégé sur de nombreux comités dans le cadre d'activités reliées au domaine du pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

■ 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, 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 est administrateur de sociétés.

■ Louis Rhéaume, membre

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

■ Frank Di Tomaso, membre

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

Les membres de la direction

■ Fulvio Fracassi, premier dirigeant



Monsieur Fulvio Fracassi est le premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides depuis 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.

■ Claude Lambert, directeur, finances et administration



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

■ 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.

■ Julie Jourdain, directrice à l'affectation



Native de Rimouski, madame Jourdain est issue d'une famille de navigateurs. Elle a navigué, entre autres, dans l'Arctique. Elle a poursuivi sa carrière à terre au Service de communications et de trafic maritime avant de joindre l'Administration de pilotage des Laurentides en 1991 au centre d'affectation dont elle a été promue directrice en 2013.

■ Mario St-Pierre, secrétaire général et conseiller juridique



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 neuf ans, à titre de secrétaire général de l'Administration.

■ Sylvia Masson, directrice principale à l'exploitation



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 occupé des postes de responsabilités croissantes, et a été promue directrice principale à l'exploitation en juillet 2013.

■ Patricia Hébert, directrice adjointe à l'exploitation



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

■ Benoit Sabourin, contrôleur



Monsieur Benoit Sabourin B.A.A. détient un baccalauréat en Administration des Affaires. Il est à l'emploi de l'Administration depuis 1983. Il a occupé plusieurs postes à l'intérieur de l'entreprise et tout récemment, il a été promu contrôleur de la société.

► 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.

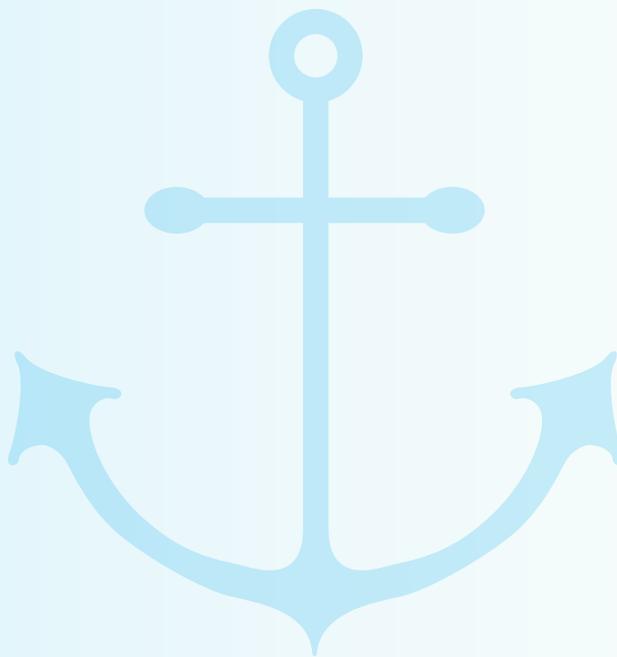
Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport avec :

- 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.

Afin de s'assurer que l'Administration remplit son mandat de façon optimale, une charte énonçant la vision, la mission et les valeurs de l'organisation a été mise en place. Cette charte s'énonce donc comme suit :





Administration de Pilotage des Laurentides

Énoncé de vision, de mission et de valeurs

► Énoncé de vision

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

► Énoncé de mission

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

► Valeurs

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

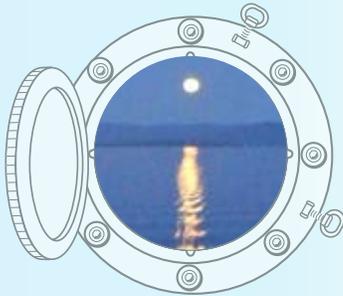
Professionnalisme et qualité des services – Nous visons l'excellence dans toutes nos activités, incluant le service à la clientèle, en cherchant constamment à apprendre, à nous perfectionner et à nous améliorer.

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

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

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

► Pouvoirs réglementaires



Avec l'accord du Gouverneur en conseil, l'Administration peut établir des règlements nécessaires à l'atteinte de ses objectifs consistant à exploiter et maintenir, pour la sécurité de la navigation, des services de pilotage efficaces. Ceci inclut l'établissement des zones de pilotage obligatoires, 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.

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

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

de tous les pilotes travaillant dans les juridictions de l'Administration.

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et exploite aux Escoumins une station de transbordement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à l'année. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie 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 ou temporaires de l'Administration et sont au nombre de 44. Afin de mieux coordonner ses activités opérationnelles, l'Administration a créé et comblé la position de directrice principale à l'exploitation sous laquelle les secteurs de l'exploitation, de l'affectation et des activités de bateaux-pilotes sont dorénavant regroupés. Il y avait un effectif de 180 pilotes entrepreneurs (en équivalents d'années-personnes) ainsi que 8 apprentis-pilotes au 31 décembre 2013. 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 Saint-Laurent n'ont pas nécessairement les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre, ce qui a une incidence directe sur les services, le nombre d'affectations, et sur la rémunération des pilotes. On peut cependant observer une tendance à la hausse des dimensions et du tirant des navires depuis quelques années.

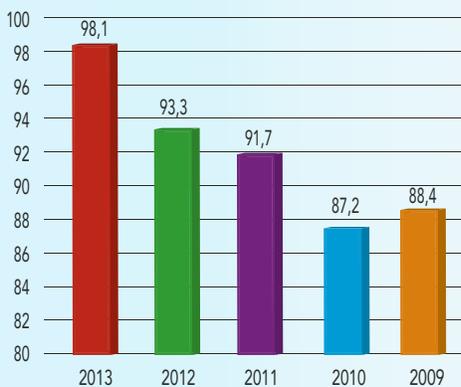
Les produits et les charges de bateaux-pilotes sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses du centre d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas de répercussions importantes sur celles-ci.

► Niveau de service

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

Les navires transitant dans nos eaux sont également de plus en plus gros. Depuis 2009, le nombre d'unités moyennes par affectation est en croissance, reflétant donc une hausse des dimensions des navires.

UNITÉS ANNUELLES MOYENNES



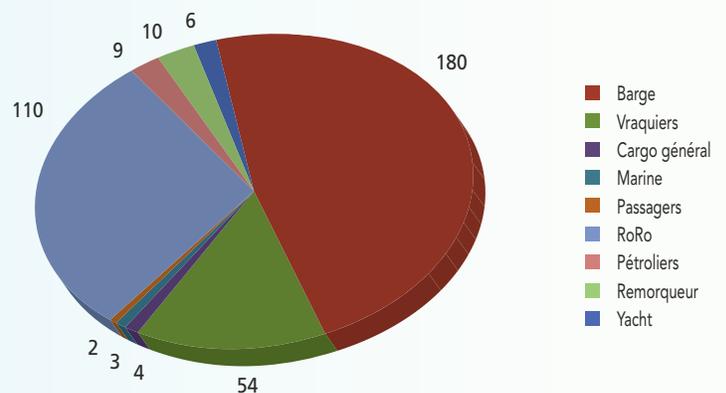
En 2013, il y a eu 378 nouveaux navires. De ces navires, 180 étaient des vraquiers et 110 étaient des pétroliers. Ces hausses du nombre de ces nouveaux navires récents sont dues à la situation économique plus difficile qui a entraîné la mise au rancart des navires plus vieux nécessitant des coûts d'entretien 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 2013, il y a eu 21 retards dus aux pilotes, tous entre Montréal et Québec.

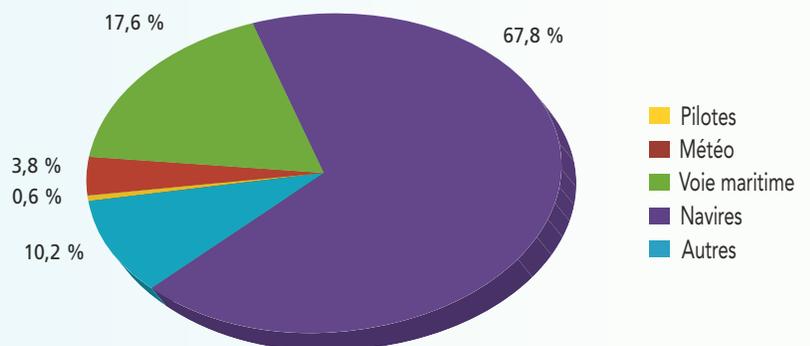
L'Administration a constamment comme objectifs de minimiser le nombre de retards dus aux pilotes à moins de 0.10% des affectations. Les retards dus aux pilotes sont de 0,09 % en 2013. Ces retards sont dus à la non-disponibilité des pilotes du Saint-Laurent central lors des pointes de trafic et lors des jours fériés.

Le temps moyen des retards, tous retards confondus, a été de 2.25 heures en 2013 (2.3 heures en 2012). 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 2013



RÉPARTITION DES RETARDS (2013)



► Financement

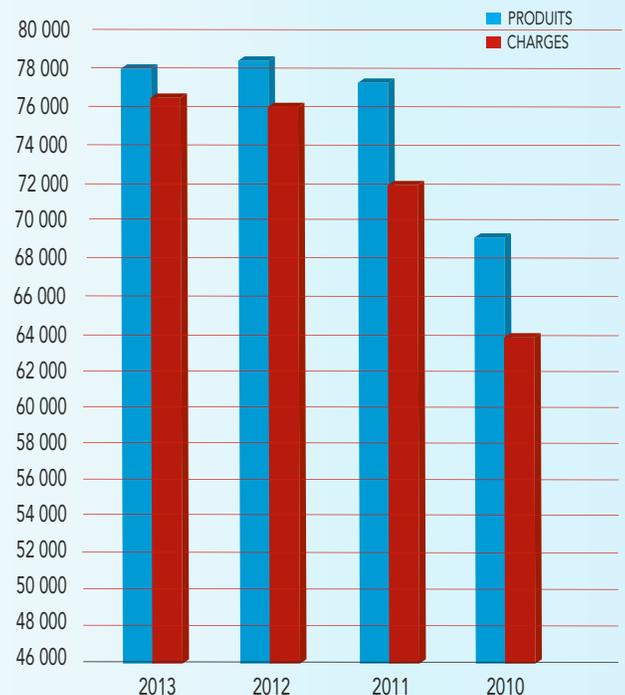
La *Loi sur le pilotage* ne permet pas le recours aux crédits parlementaires, l'Administration doit donc assurer en tout temps son autonomie financière.

L'Administration a disposé d'une marge de crédit commerciale pouvant atteindre 1 500 000 \$ en 2013 (1 500 000 \$ en 2012), autorisée par le ministre des Finances.

Les produits de 2013 reflètent l'augmentation tarifaire de 2,35 % qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2013. 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 2013, qui sont principalement composées de la rémunération des groupes de pilotes, sont influencées par le niveau du trafic maritime ainsi que les dimensions des navires, et les hausses d'honoraires consentis aux pilotes des trois circonscriptions.

PRODUITS ET CHARGES (en milliers de \$)



La sécurité et les événements maritimes

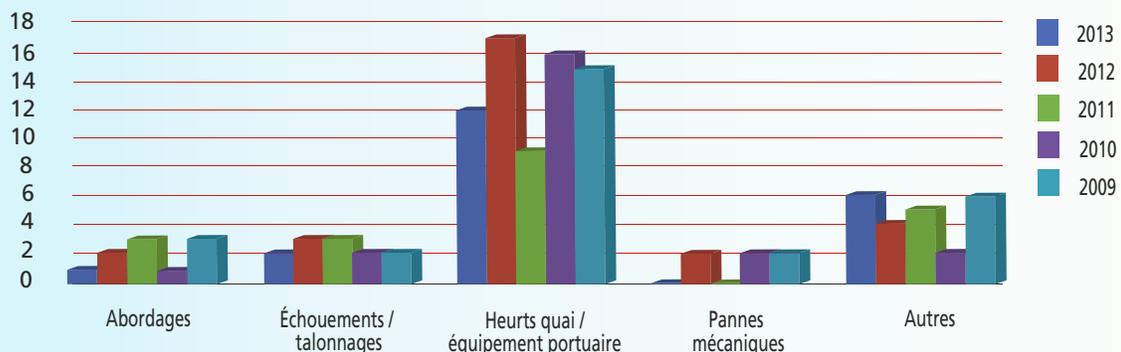
La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des clients.

Au cours de 2013, 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 a été utilisée en 2013 par les pilotes du Saint-Laurent Central.

TABLEAU DE CLASSIFICATION EN FONCTION DU TYPE D'INCIDENT / ACCIDENT EN 2013 ET 2012.

Événements	2013				2012			
	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total	Importance élevée	Importance moyenne	Importance faible	Total
Abordages	-	1	-	1	-	1	1	2
Échouements/ talonnages	-	1	1	2	-	1	2	3
Heurts quai/ équipement portuaire	-	-	12	12	-	5	12	17
Pannes mécaniques	-	-	-	-	-	-	2	2
Autres	-	4	2	6	-	1	3	4
Total	-	6	15	21	-	8	20	28

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



► 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 1^{er} janvier 2013.
- Les honoraires de pilotage des pilotes de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent ont augmenté de 2,08 % le 1^{er} janvier 2013 selon les termes du contrat de service.
- En vertu du contrat de trois ans avec les Pilotes du Saint-Laurent Central, la hausse des honoraires de pilotage a atteint 1,74 % le 1^{er} juillet 2013.
- La convention collective des mécaniciens et des capitaines (affiliés à la Guilde de la Marine Marchande) travaillant sur les bateaux-pilotes de l'Administration basés aux Escoumins prendra fin le 30 juin 2014 tandis que la convention collective couvrant certains membres du personnel de bureau et les répartiteurs (affiliés à l'Alliance de la Fonction Publique du Canada) a pris fin le 30 juin 2013.



Maximiser l'efficacité du système de pilotage

Minimiser le taux d'événements maritimes

- En 2013, les affectations sans incident ont représenté 99,89 % de l'ensemble des affectations.

Minimiser le taux de retards dus au manque pilotes

- En 2013, l'Administration a fourni des services de pilotage sans délai dans une proportion de 99,91% de nos missions de pilotage.

Renouveler les immobilisations

- Le quai brise-lames et le nouveau bateau-pilote de l'Administration sont localisés à sa base de transbordement des Escoumins et ont été complétés récemment. L'APL veillera au bon entretien de ces actifs afin de maximiser leur durée de vie utile.
- L'Administration a mis en service le 8 février 2013, un nouveau bateau-pilote d'hiver d'une longueur de 22 mètres, baptisé « Taukamaim », ce qui signifie « Prendre le large » en langue innue.



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

- Au 31 décembre 2013, 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 2013 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 rapport de vérification interne portant sur les opérations de la base de transbordement des Escoumins a été déposé en 2013; la grande majorité des recommandations a été implantée en 2013. Ces recommandations seront toutes implantées en 2014. Le volet touchant les services d'affectation et de facturation a débuté en fin d'année 2013.

États financiers (IFRS)

- Durant l'année 2013, l'APL a publié ses états financiers trimestriels non audités selon les Normes internationales d'information financière (IFRS), sur son site web.

Initiatives de réduction des coûts

- Certaines démarches ont été entreprises par l'Administration suite aux initiatives de réduction des coûts. Les plus importantes incluent notamment la réduction des coûts encourus pour les services professionnels et spéciaux (réduction de 8% en 2013 comparativement à 2012) et le report (de 2013 à 2014) de la contribution financière de l'Administration pour les unités portables de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent.

Examen spécial – 2013

- L'Examen spécial débuté à l'automne 2012 par le bureau du Vérificateur général du Canada (BVG) s'est terminé en 2013 et le rapport final a été déposé en juillet 2013 au Conseil d'administration de la Société. Le rapport indique que les moyens et méthodes employés par l'Administration ont fourni au BVG l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et contrôlés, que ses ressources étaient gérées avec efficacité et économie, et que ses activités étaient menées de manière efficace. Le BVG a noté une amélioration significative depuis son dernier rapport de 2005 en ce qui a trait à la planification stratégique, gestion des risques, mesures de rendement et communication des résultats. De plus, le rapport indique que l'Administration dispose de bonnes pratiques de gouvernance.



► LES TARIFS

Le programme tarifaire actuel a été mis en vigueur le 1^{er} 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 Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE

		2013	%
1 ^{er}	trimestre	3 697	17,7 %
2 ^e	trimestre	5 514	26,4 %
3 ^e	trimestre	5 267	25,2 %
4 ^e	trimestre	6 437	30,7 %

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.

Provenance du trafic

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

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 2013 et le budget de l'année courante ainsi qu'avec les résultats de l'année précédente.

► SURVOL FINANCIER

Pour l'exercice 2013, l'Administration a enregistré un résultat global de 1,5 million \$, comparativement à un résultat global budgété de 1,1 million \$ et un résultat global de 2,7 millions \$ en 2012.

Le recul du nombre d'affectations ainsi que les dimensions moyennes accrues des navires ont eu des impacts sur les résultats financiers de l'Administration. Les charges administratives et opérationnelles ont été inférieures d'environ 0,2 million \$ par rapport au budget de 2013.

ÉTAT COMPARATIF DU RÉSULTAT GLOBAL
AU 31 DÉCEMBRE 2013 (en milliers de \$)



► COMPARAISON AVEC LE BUDGET DE L'ANNÉE 2013

PRODUITS

Droits de pilotage

Les revenus de pilotage ont été inférieurs de 4,5 millions \$ pour l'année financière 2013 comparativement au budget pour la même année. Le nombre d'affectations a été inférieur de 6,9 % au cours de l'année par rapport aux estimés budgétaires d'affectation dû au transport maritime céréalier et pétrolier entre autres. Les droits de pilotage prévus au budget reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2013 par rapport à 2012.

Autres produits

Les autres produits de l'APL ont dégagé un écart défavorable de 0,5 million \$ par rapport au budget dû au fait que le bateau-pilote Charlevoix n'a pas été vendu durant l'année contrairement aux estimés budgétaires.

CHARGES

Honoraires des pilotes

Les honoraires des pilotes ont été inférieurs de 5,1 millions \$ en 2013 par rapport au budget dû en bonne partie à l'écart défavorable de 6,9 % du nombre d'affectations. Les honoraires des pilotes prévus au budget pour ces périodes reflétaient un nombre d'affectations similaires en 2013 par rapport à 2012.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont été inférieurs aux estimés budgétaires dû à un nombre d'affectations inférieur au budget.

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 3,4 millions \$ ont été supérieurs de 160 295 \$ au montant budgété pour 2013. Les écarts sont surtout liés à la comptabilisation des charges liées aux avantages du personnel.

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont été inférieurs d'environ 0,1 million \$ pour l'année financière 2013 comparativement au budget, dû au report ou à l'annulation de certains projets.

Loyers

Services publics, fournitures et approvisionnements

Transports, déplacements et frais d'accueil

Communications

Frais financiers

Entretien

Autres charges

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 729 940 \$ dégageant un écart favorable de 242 060 \$ par rapport au budget. Cet écart favorable provient en bonne partie des achats moindres de fournitures informatiques et logiciels.



► COMPARAISON AVEC L'ANNÉE FINANCIÈRE 2012

PRODUITS

Droits de pilotage

Les droits de pilotage ont diminué de 0,6 million \$ pour l'année financière 2013 comparativement à 2012. Le nombre d'affectations a diminué de 5,3 % durant l'année 2013 par rapport à 2012; cependant, une hausse tarifaire de 2,35 % a été mise en place le 1^{er} janvier 2013 et la tendance à la hausse des dimensions moyennes des navires s'est maintenue.

Autres produits

Les autres produits de l'APL de 2013 ont connu une variation défavorable non matérielle par rapport à 2012.

CHARGES

Honoraires des pilotes

Les honoraires des pilotes ont augmenté de 0,6 million \$ par rapport à l'année financière 2012 dû en partie à l'entrée en vigueur des nouveaux honoraires de pilotage ainsi que des coûts de pilotage associés aux dimensions moyennes plus élevées des navires.

Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes ont augmenté de 0,2 million \$ en 2013 comparativement à l'année financière 2012. L'amortissement des nouveaux actifs mis en opération au début de 2013 à la base de transbordement aux Escoumins (quai brise-lames et nouveau bateau-pilote) expliquent l'écart défavorable.

Salaires et avantages du personnel

Les charges de salaires et avantages du personnel œuvrant aux services de l'exploitation, de l'affectation et de l'administration sont restées stables en 2013 par rapport à l'année 2012.

Services professionnels et spéciaux

Les dépenses encourues pour les services professionnels et spéciaux utilisés par l'Administration ont diminué de 69 416 \$ pour l'année financière 2013 comparativement à l'année précédente. Cet écart est en bonne partie dû au report ou à l'annulation de certains projets.

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

Les dépenses afférentes aux catégories de dépenses ci-haut totalisent 729 940 \$ comparativement à un montant encouru en 2012 de 967 098 \$, dégageant un écart favorable de 237 158 \$. Cet écart provient en majorité d'une dépense non récurrente liée à une mauvaise créance enregistrée en 2012.

TRÉSORERIE

L'Administration a des liquidités de 3,7 millions \$ au 31 décembre 2013 (6,9 millions \$ au 31 décembre 2012), et un fonds de roulement de 3,2 millions \$ (3,5 millions \$ en 2012). L'autre actif à court terme consiste en des débiteurs au montant de 9,6 millions \$ (9,3 millions \$ en 2012).

De plus, l'Administration a débuté la constitution d'une réserve financière par le biais d'un placement à long terme de 1 500 000 \$ en 2013.



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 2013 :

- renouvellement du mandat de Monsieur Gilles M.-J. Morin;
- onze réunions durant l'année, incluant l'assemblée publique annuelle tenue le 15 mai 2013 et à laquelle le public était convié;
- en plus de ses responsabilités décrites plus haut, le conseil a examiné plusieurs sujets durant l'année 2013, incluant le dépôt du rapport de l'Examen Spécial – 2013 du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), la majoration tarifaire des deux prochaines années, les services de lamanage dans le port de Québec et la négociation de nouveaux contrats avec le fournisseur de services de transbordement des pilotes.

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 2013 et s'est intéressé notamment au rapport annuel, aux états financiers et rapports budgétaires trimestriels, à la vérification interne et au recouvrement des créances de droits de pilotage. Il s'est impliqué dans la publication trimestrielle des états financiers de l'Administration sur son site Internet. Il a collaboré à l'Examen Spécial – 2013 réalisé par le BVG, et a aussi préparé une nouvelle Charte énonçant ses responsabilités et pouvoirs.

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

- il est présidé par Monsieur Frank Di Tomaso, secondé par Messieurs Michel Tosini et Jacques Vigneault;
- ce comité s'est réuni à cinq occasions durant l'année 2013;
- durant l'année 2013, plusieurs sujets ont particulièrement intéressé le comité. La question qui est revenue le plus souvent est sans doute le climat organisationnel, qui a d'abord fait l'objet d'un sondage qui a servi à élaborer un plan d'action présenté au comité. Il a également participé au suivi de ce plan sur une base périodique. Parallèlement, le comité a analysé la réorganisation administrative de l'Administration, tant sous l'angle opérationnel qu'administratif. Signalons aussi que le comité s'est doté d'une nouvelle charte et a préparé une nouvelle déclaration sur les conflits d'intérêts et les parties liées. Beaucoup d'attention a également été consacrée à la préparation d'une procédure interne de divulgation des actes répréhensibles. Enfin, le comité a révisé un projet d'énoncé sur la vision, la mission et les valeurs de la société.

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

- les gestionnaires se réunissent régulièrement 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 de l'industrie maritime, ainsi qu'avec les corporations de pilotes et les autorités gouvernementales.

► AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'autonomie financière de l'Administration s'est maintenue en 2013; la solidité de l'encaisse a permis à l'Administration d'effectuer une importante contribution financière (964 400 \$) aux pilotes du St-Laurent central leur permettant de renouveler leurs unités portables. L'Administration prévoit également continuer la constitution de sa réserve de trésorerie.

L'Administration a budgété une hausse de 5% du nombre d'affectations en 2014 par rapport à 2013.

L'Administration prévoit débiter et compléter en 2014 le renouvellement de la convention collective avec ses employés membres de l'Alliance de la Fonction Publique du Canada. L'APL a conclu un nouveau bail et déménagera donc son siège social au 999 boulevard De Maisonneuve ouest à Montréal à la fin mars 2014.

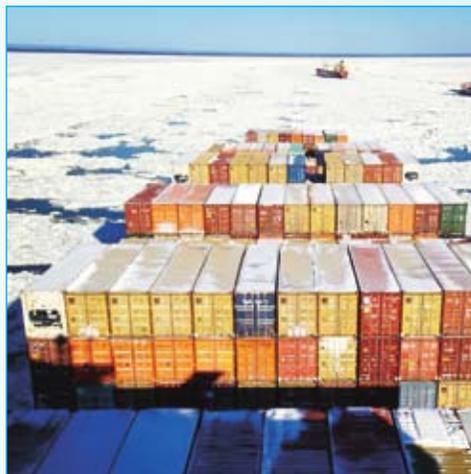
L'Administration mettra en place un nouveau programme tarifaire pour 2014 et 2015 prévoyant une hausse de 2% pour chacune de ces années.

► 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. L'Administration fournira des services de lamanage pour les pétroliers aux quais 86 et 87 dans le port de Québec et effectuera une analyse de risques conjointement avec les pilotes du St-Laurent Central portant sur la durée sécuritaire d'un voyage par un pilote dans la circonscription 1.

► POLITIQUES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

L'Administration est soucieuse de se conformer aux politiques et initiatives gouvernementales, technologiques et économiques du Gouvernement du Canada. L'Administration de pilotage des Laurentides poursuivra, entre autres, son système d'évaluation du conseil d'administration et de ses membres, continuera son programme de vérification interne et complétera l'implantation des deux recommandations du rapport d'Examen Spécial – 2013 déposé par le BVG.



État comparatif et statistiques

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2013	2012	2011	2010	2009
Produits					
Droits de pilotage	68 645 \$	68 969 \$	67 521 \$	59 499 \$	55 072 \$
Bateaux-pilotes	9 316	9 630	9 703	8 934	7 448
Autres	105	153	175	808	366
TOTAL	78 066	78 752	77 399	69 241	62 886
Charges					
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	62 824	62 223	59 448	52 183	48 092
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	8 804	8 646	8 113	7 549	7 019
Opération et Administration	4 926	5 151	4 469	4 322	4 580
TOTAL	76 554	76 020	72 030	64 054	59 691
Résultat global	1 512 \$	2 732 \$	5 369 \$	5 187 \$	3 195 \$
Fonds de roulement	3 152 \$	3 532 \$	10 107 \$	8 638 \$	3 637 \$
Bénéfices non répartis (1)	21 868 \$	20 356 \$	17 624 \$	12 254 \$	7 068 \$
Revenu moyen de pilotage par affectation	3 282 \$	3 121 \$	3 004 \$	2 820 \$	2 808 \$
Coût moyen de pilotage par affectation	3 004 \$	2 816 \$	2 645 \$	2 474 \$	2 452 \$
Bénéfice net moyen de pilotage par affectation	278 \$	305 \$	359 \$	346 \$	356 \$
Ressources humaines					
Direction	5	5	5	5	4
Administration	10	10	10	10	11
Affectation	19	19	17	17	17
Employés de navire	10	9	14	14	13
Pilotes employés	-	-	-	7	7
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années-personnes)	180	179	177	184	168
Apprentis-pilotes	8	8	8	-	-
Statistiques					
Nombre d'affectations	20 915	22 096	22 474	21 096	19 611
Détenteurs de certificats de pilotage	7	7	7	7	7

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

► ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

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

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

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

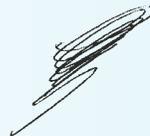
L'auditeur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes canadiennes d'audit. Dans son rapport, il décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'Administration.

Le premier dirigeant,



Fulvio Fracassi
Montréal, Canada
Le 12 mars 2014

Le directeur, finances et administration



Claude Lambert
Montréal, Canada
Le 12 mars 2014



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Laurentides, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2013, et l'état du résultat global, l'état des variations de l'avoir et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,

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

René Béliveau, CPA auditeur, CA
directeur principal

Le 12 mars 2014
Montréal, Canada

État de la situation financière

au 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2013	2012
Actif		
Courant		
Trésorerie (note 16)	3 747 504 \$	6 861 784 \$
Créances (note 16)	9 585 475	9 348 668
	<u>13 332 979</u>	<u>16 210 452</u>
Non courant		
Placement à long terme (notes 6, 16)	1 500 000	-
Immobilisations corporelles (note 7)	16 623 430	16 895 435
Immobilisations incorporelles (note 8)	1 048 608	205 708
	<u>1 048 608</u>	<u>205 708</u>
Total de l'actif	<u>32 505 017 \$</u>	<u>33 311 595 \$</u>
Passif		
Courant		
Créditeurs et charges à payer (notes 10, 16)	10 180 221 \$	12 678 370 \$
	<u>10 180 221</u>	<u>12 678 370</u>
Non courant		
Avantages du personnel (note 11)	457 112	277 373
	<u>457 112</u>	<u>277 373</u>
Total du passif	<u>10 637 333</u>	<u>12 955 743</u>
Avoir		
Bénéfices non répartis (note 14)	21 867 684	20 355 852
	<u>21 867 684</u>	<u>20 355 852</u>
Total du passif et de l'avoir	<u>32 505 017 \$</u>	<u>33 311 595 \$</u>

Engagements (note 13)

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)

	2013	2012
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	77 961 082 \$	78 599 580 \$
Autres produits	105 191	152 922
	<u>78 066 273</u>	<u>78 752 502</u>
Charges		
Honoraires de pilotage	62 824 379	62 222 903
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	8 803 691	8 645 583
Salaires et avantages du personnel	3 394 295	3 313 267
Services professionnels et spéciaux	802 136	871 552
Loyers	309 336	285 447
Services publics, fournitures et approvisionnements	163 863	162 500
Transports, déplacements et frais d'accueil	82 355	143 646
Communications	65 352	71 708
Frais financiers	14 471	13 307
Entretien	10 670	9 062
Autres charges	83 893	281 428
	<u>76 554 441</u>	<u>76 020 403</u>
Résultat global pour l'exercice	<u>1 511 832 \$</u>	<u>2 732 099 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

État des variations de l'avoir

pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	20 355 852 \$	17 623 753 \$
Résultat global de l'exercice	<u>1 511 832</u>	<u>2 732 099</u>
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>21 867 684 \$</u>	<u>20 355 852 \$</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

	2013	2012
Résultat global pour l'exercice	1 511 832 \$	2 732 099 \$
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Amortissement	800 208	232 899
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	179 739	(240 550)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances	(236 807)	(170 126)
Variation des créditeurs et charges à payer	(2 498 149)	2 262 340
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<u>(243 177)</u>	<u>4 816 662</u>
Activités d'investissement		
Achat de titre de placement	(1 500 000)	--
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(336 486)	(9 264 101)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 034 617)	(35 750)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>(2 871 103)</u>	<u>(9 299 851)</u>
Trésorerie		
Variation de l'exercice	(3 114 280)\$	(4 483 189)\$
Solde au début de l'exercice	6 861 784	11 344 973
Solde à la fin de l'exercice	<u>3 747 504 \$</u>	<u>6 861 784 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

■ Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(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 2014.

Base d'évaluation

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

Monnaie fonctionnelle et monnaie de présentation

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

Utilisation d'estimations et recours au jugement

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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

(a) Estimations comptables importantes

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

(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 et incorporelles.

■ 3. Modification de conventions comptables courantes et futures

Au cours de l'exercice considéré, l'Administration a appliqué un certain nombre de normes IFRS nouvelles et révisées publiées par l'IASB et qui doivent obligatoirement être appliquées pour l'exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2013.

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 qui sont incluses dans diverses IFRS. 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. Conformément aux dispositions de l'IFRS 13, l'Administration a appliqué prospectivement les directives de la norme. L'adoption de l'IFRS 13 n'a aucune incidence sur les états financiers de l'Administration.

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. L'IAS 19 (2011) s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013 et n'a eu aucune incidence sur les présents états financiers de l'Administration.

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 2013 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. Aucune date d'entrée en vigueur n'a été établie pour le moment mais son adoption anticipée est permise. L'Administration n'a pas appliqué par anticipation cette norme et évalue présentement les incidences de celle-ci.

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)**■ 4. Principales méthodes comptables**

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

Trésorerie

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

Immobilisations corporelles

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

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

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

Bâtiments	10 ans, 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	
Pieux et ancrages.....	30 ans
Palplanche.....	30 ans
Acier de contreventement	40 ans
Béton et pierre.....	40 ans
Défenses.....	25 ans
Système mécanique et passerelle	20 ans
Structure fixe	15 ans
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 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.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

Immobilisations incorporelles

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

Dépréciation d'actifs non financiers

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

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

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

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

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

Avantages du personnel

Avantages du personnel à court terme et long terme

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

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

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

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

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, du taux d'actualisation et du moment estimé du départ à la retraite. 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.

Paiements au titre de la location

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

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

Instruments financiers

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

Les 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.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

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

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

L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 décembre 2013.

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

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

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

■ 6. Placement à long terme

Au 31 décembre 2013, l'Administration détient un placement sous la forme d'obligations de l'Ontario, d'une valeur nominale de 1 500 000 \$ (nil en 2012), à un taux de rendement annuel de 1,29% et échéant le 2 juin 2015. La juste valeur de ce placement au 31 décembre 2013 s'élève à 1 500 916 \$.

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

■ 7. 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 2012	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 \$
Acquisitions	-	-	233 666	-	-	2 317	-	100 503	336 486
Cessions	-	(16 834)	(4 745)	(893)	(1 796)	(6 196)	-	-	(30 464)
Solde au 31 décembre 2013	3 300 \$	350 614 \$	11 028 432 \$	197 325 \$	48 452 \$	578 198 \$	58 795 \$	9 708 659 \$	21 973 775 \$
Amortissement et pertes de valeur									
Solde au 1 ^{er} janvier 2012	- \$	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 \$
Amortissement pour l'exercice	-	18 809	319 629	12 986	1 501	2 997	2 745	249 826	608 491
Cessions	-	(16 834)	(4 745)	(893)	(1 796)	(6 196)	-	-	(30 464)
Solde au 31 décembre 2013	- \$	104 240 \$	3 238 122 \$	163 580 \$	48 452 \$	575 682 \$	15 074 \$	1 205 196 \$	5 350 345 \$
Valeurs comptables									
Au 1 ^{er} janvier 2012	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 \$
Au 31 décembre 2013	3 300 \$	246 373 \$	7 790 310 \$	33 745 \$	0 \$	2 516 \$	43 721 \$	8 503 463 \$	16 623 430 \$

Les travaux de réalisation d'un nouveau bateau-pilote et d'un nouveau quai brise-lames se sont terminés au cours de l'exercice (travaux en cours respectivement d'une valeur de 4 689 353 \$ et 8 074 065 \$ au 31 décembre 2012); ces travaux comprennent les frais de conception, les frais de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier (frais de chantier naval pour le bateau-pilote).

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)**■ 8. Immobilisations incorporelles**

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière PPU	Total
Coût				
Solde au 1 ^{er} janvier 2012	200 000 \$	- \$	- \$	200 000 \$
Acquisitions	- \$	35 750 \$	- \$	35 750 \$
Solde au 31 décembre 2012	200 000 \$	35 750 \$	- \$	235 750 \$
<u>Acquisitions</u>	<u>- \$</u>	<u>70 217 \$</u>	<u>964 400 \$</u>	<u>1 034 617 \$</u>
Solde au 31 décembre 2013	200 000 \$	105 967 \$	964 400 \$	1 270 367 \$
Amortissement et pertes de valeur				
Solde au 1 ^{er} janvier 2011	16 682 \$	- \$	- \$	16 682 \$
Amortissement pour l'exercice	13 360	-	-	13 360
Solde au 31 décembre 2012	30 042 \$	- \$	- \$	30 042 \$
<u>Amortissement pour l'exercice</u>	<u>13 324 \$</u>	<u>2 289 \$</u>	<u>176 105 \$</u>	<u>191 717 \$</u>
Solde au 31 décembre 2013	43 366 \$	2 289 \$	176 105 \$	221 759 \$
Valeurs comptables				
Au 1 ^{er} janvier 2012	183 318 \$	- \$	- \$	183 318 \$
Au 31 décembre 2012	169 958 \$	35 750 \$	- \$	205 708 \$
Au 31 décembre 2013	156 634 \$	103 678 \$	788 295 \$	1 048 608 \$

■ 9. Facilité de crédit

L'Administration a une marge de crédit d'exploitation d'un montant maximum de 1 500 000 \$ en 2013 (1 500 000 \$ en 2012), portant intérêt au taux de base annuel de la banque qui s'est maintenu à 3,00% en 2013. Cette marge de crédit est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Elle est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang au montant de 3 000 000 \$ (6 100 000 \$ en 2012) sur les créances. Au 31 décembre 2013, l'Administration n'utilisait pas cette marge (nil en 2012).

■ 10. Créiteurs et charges à payer

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Créiteurs	9 986 337 \$	12 565 798 \$
Avantages du personnel	193 884	112 572
	10 180 221 \$	12 678 370 \$

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)**■ 11. Avantages du personnel****Régime de retraite**

Tous les employés de l'Administration sont affiliés au Régime de retraite de la fonction publique (le Régime). Il s'agit d'un régime contributif, établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les employés et l'Administration doivent verser des cotisations au Régime pour financer le coût des services rendus au cours de l'exercice. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général en vigueur à la fin de la période était de 1,64 \$ (1,74 \$ en 2012) pour chaque dollar versé par les employés. Le total des cotisations comptabilisé au cours de l'exercice considéré se chiffre à 367 432 \$ (355 247 \$ en 2012).

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

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

L'Administration paie à ses employés syndiqués qui en ont droit des indemnités de départ fondées sur la nature du départ, les années de service et le salaire en fin d'emploi (l'accumulation des indemnités de départ dans le cas de démission et de retraite pour le personnel non syndiqué a cessé à compter de février 2012). Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Pour calculer l'obligation au titre des indemnités de départ l'Administration utilise un taux de croissance de la rémunération de 3,88 % (2012 : 4,28 %), un taux d'actualisation de 2,68 % (2012 : 2,93 %), et l'âge de 55 ans (2012 : 55 ans) comme hypothèse de départ à la retraite.

Congés rémunérés (congrés spéciaux et de maladie)

L'Administration offre à ses employés des congés spéciaux ainsi que des congés de maladie en fonction de leur salaire et des droits accumulés au cours de leurs années de service. Ces droits peuvent être accumulés mais ne s'acquerraient pas.

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

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Obligation constituée au début de l'exercice	389 945 \$	621 582 \$
Charges de l'exercice	421 995 \$	333 111 \$
Indemnités versées au cours de l'exercice	(160 944) \$	(564 748) \$
Obligation constituée à la fin de l'exercice	<u>650 996 \$</u>	<u>389 945 \$</u>
Tranche à court terme (incluse dans les <i>crédeurs et charges à payer</i>)	193 884 \$	112 572 \$
Tranche à long terme	457 112 \$	277 373 \$
	<u>650 996 \$</u>	<u>389 945 \$</u>

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)**■ 12. Réglementation des tarifs des droits de pilotage**

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

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

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

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

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

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

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Moins de 1 an	243 276 \$	391 458 \$
Entre 1 et 5 ans	1 335 047	698 888
Plus de 5 ans	2 197 822	482 869
	<u>3 776 145 \$</u>	<u>1 573 215 \$</u>

L'Administration s'est engagée à louer des nouveaux locaux pour son siège social par le biais d'une offre de location qu'elle a signée en décembre 2013. Cette offre est d'une durée de 11 ans à partir du 1er avril 2014 et est assortie d'une clause comportant un nombre de mois où le loyer sera gratuit en début de bail. Cet engagement est inclus dans les sommes ci-haut.

Notes afférentes aux états financiersdu 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)**Autres engagements**

Au 31 décembre 2013, l'Administration avait conclu des ententes pour des services légaux, des services informatiques, ainsi que des dépenses connexes aux services de pilotage. Les montants estimatifs à payer sont :

2014	1 167 895 \$
2015	382 681
2016	92 371
2017	-
2018	--
	<u>1 642 947 \$</u>

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 pour un montant de 1 600 221 \$.

■ 14. Gestion du capital

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

L'Administration gère son capital de façon prudente en gérant ses produits, ses charges, ses actifs, et ses opérations générales de nature financière en s'assurant qu'elle réalise ses objectifs de façon efficace et en conformité avec les différentes lois qui la gouvernent. En 2013, 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 2013, les bénéfices non répartis s'élevaient à 21 867 684 \$ (20 355 852 \$ en 2012) et le fonds de roulement était de 3 152 758 \$ (3 532 082 \$ au 31 décembre 2012).

■ 15. Parties liées

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

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

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Rémunération et autres avantages à court terme	881 544 \$	868 912 \$
Cotisations au titre des régimes de retraite	103 780	117 952
Indemnités de départ	97 032	161 956
	<u>1 082 356 \$</u>	<u>1 148 820 \$</u>

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 2013
(en dollars canadiens)

■ 16. Instruments financiers

Juste valeur

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

Au 31 décembre 2013, le placement à long terme a une juste valeur de 1 500 916\$. Celui-ci a été classé au niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs qui sont tirées des prix du marché actif non ajustés pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations des justes valeurs de niveau 2 sont tirées de données autres que les prix du marché inclus au niveau 1 qui sont observables directement ou indirectement pour l'actif ou le passif concerné. Les évaluations des justes valeurs de niveau 3 sont tirées de techniques d'évaluation qui comprennent des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables.

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 2013, une créance de 197 157 \$ est en souffrance (197 157 \$ en 2012). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 9 585 475 \$ (9 348 668 \$ au 31 décembre 2012). Il n'y a pas de concentration des créances.

L'Administration fait uniquement affaire avec des banques à charte canadiennes et des institutions financières reconnues dont la cote de crédit est de qualité supérieure. Le risque de crédit maximal associé à la trésorerie est de 3 747 504 \$ (6 861 784 \$ au 31 décembre 2012).

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 2013, 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 2013, la dépense d'intérêts totale est de 2 604 \$ (1 001 \$ en 2012).

Risque de liquidité

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