



Administration de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority

Rapport annuel 2023





Administration de pilotage
des Laurentides

Laurentian Pilotage
Authority

Limites géographiques des activités *Geographical limits of activities*

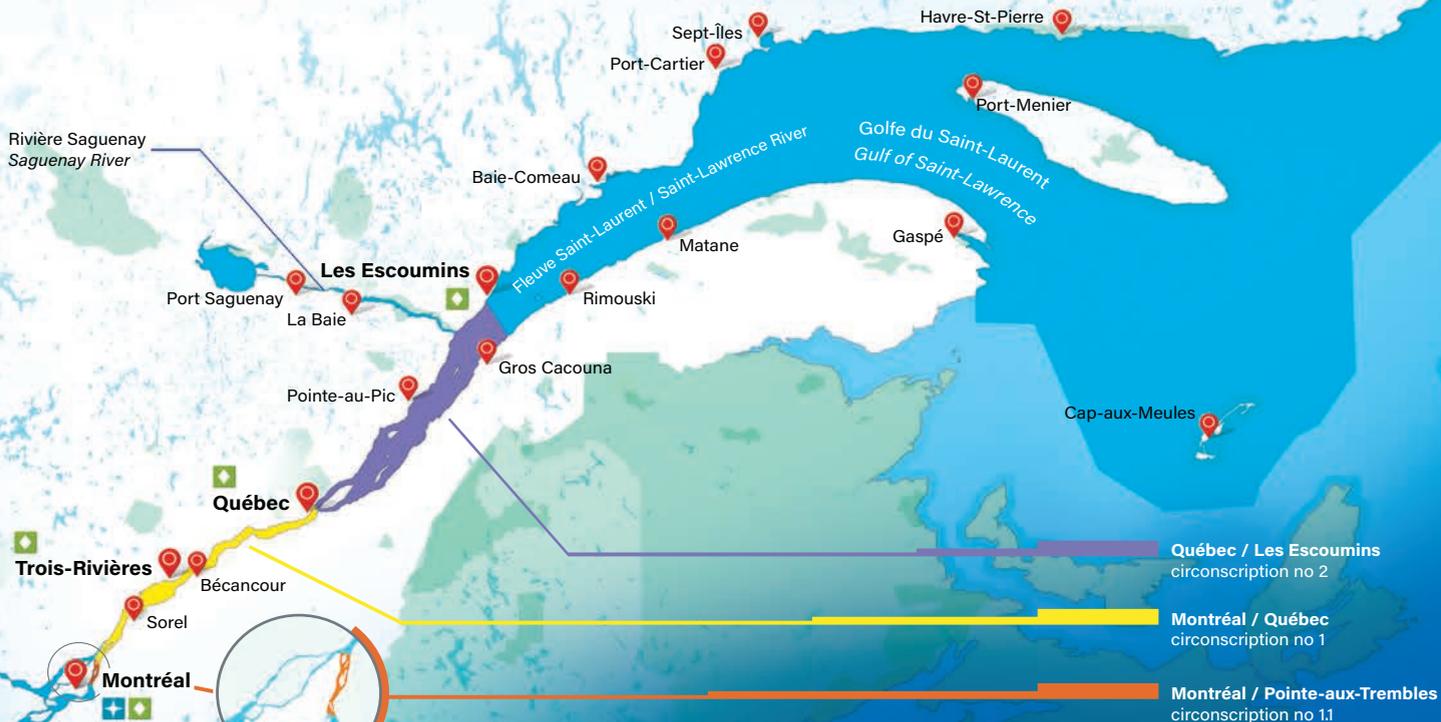




Table des matières

5 Mandat et activités

8 Faits saillants

10 Message du Président du Conseil d'administration et du Premier dirigeant

12 L'année en chiffres

20 Description des activités

26 Réalisations 2023

43 Gouvernance et responsabilités

59 Perspectives 2024

62 États financiers



Mandat et activités

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'offrir des services de pilotage maritime dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, du golfe du même nom et de la rivière Saguenay. Elle est responsable de tous les aspects qui concernent la prestation de services de pilotage obligatoire, ce qui fait d'elle une organisation offrant un service « clés en main ». Le mandat législatif encadrant les activités de l'APL repose sur les quatre fondements suivants :

1. La prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et y contribue; elle vise également la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement.
2. La prestation des services de pilotage est efficace et efficiente.

3. Les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte.
4. Le taux des redevances de pilotage d'une Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

L'APL relève du gouvernement par l'entremise du ministre des Transports et doit rendre compte de ses actions au Parlement du Canada.

RÔLE D'INTÉRÊT PUBLIC

L'APL est un instrument clé de la politique publique pour soutenir la résilience et la durabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Ses services contribuent à la prospérité économique du Canada, à la qualité de vie des Canadiens et à la protection de notre patrimoine naturel.

VISION

Être un chef de file en matière de gestion d'un service de pilotage résilient, intelligent et durable en tant que maillon important de la chaîne d'approvisionnement du Canada, fondé sur l'expertise humaine et l'innovation technologique, et soutenu par des partenariats inclusifs.

MISSION

La mission de l'APL consiste à offrir des services de pilotage efficaces et efficaces favorisant la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saguenay et le golfe Saint-Laurent. Autonome financièrement, l'APL mène ses activités avec le souci de la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement. Elle s'appuie également sur une gestion efficace des risques ainsi que sur une technologie de pointe.

6

VALEURS

Honnêteté, intégrité et respect

Les membres de l'APL s'engagent à rester honnêtes et intègres dans l'exercice de leur emploi. Ils travaillent dans un esprit d'ouverture et de transparence qui favorise l'engagement, la collaboration et le respect.

Professionnalisme et qualité des services

L'équipe de l'APL vise l'excellence dans toutes les activités entreprises, notamment au niveau du service à la clientèle, en cherchant constamment à apprendre, à se perfectionner et à s'améliorer.

Collaboration

La collaboration avec les partenaires, incluant ceux de l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, est essentielle à la réalisation de la vision et de la mission de l'APL. Celle-ci s'efforce de maintenir des relations positives et de travailler en équipe, dans l'intérêt public, avec tous ses partenaires.

Obligation de rendre des comptes/responsabilité

Les employés de l'APL s'engagent à utiliser efficacement les ressources sous leur responsabilité, en respectant les normes de probité les plus élevées, conformément aux règlements et règles régissant l'organisation.

Adaptabilité et innovation

L'APL favorise l'innovation et la créativité. Elle encourage et soutient l'originalité et la diversité des idées. Nous accueillons favorablement toute nouvelle méthode ou idée susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources, tant sur le plan individuel que collectif.



-1,72%



21 734

affectations



1 024

navires uniques
desservis



17 230

missions
de pilotage



99,92%

missions
sans incidents



99,97%

efficacité du
service (sans délais)

+6,56%



115,3 M\$

produits



Faits saillants



Mission : une mission est générée à chaque transit dans une circonscription ou entre ses secteurs.

Affectation : une affectation est générée chaque fois qu'un pilote est assigné à la conduite d'un navire.

Message du Président du Conseil d'administration et du Premier dirigeant

L'année 2023 a été marquée par d'importantes transitions à l'Administration de pilotage des Laurentides - sur les plans opérationnel, réglementaire et de la gouvernance.

Après avoir traversé la crise de la pandémie, les activités de l'Administration ont continué de refléter un retour prudent à une activité économique plus normale. Pour 2023, l'APL n'a enregistré qu'une légère diminution de 1,73 % des affectations par rapport à l'année précédente, avec 21 734 mouvements de navires enregistrés. La période a également été caractérisée par des interruptions de travail dans le secteur maritime qui ont duré sept jours et au cours desquelles l'APL a joué un rôle essentiel dans la fermeture et le redémarrage ordonnés de la Voie maritime.

Dans l'ensemble, le travail de l'équipe dévouée de l'APL et de ses partenaires a continué d'être essentiel au bien-être des Canadiens et à un grand nombre de secteurs économiques critiques, notamment le minerai de fer et les minéraux qui soutiennent les industries de l'acier et de l'automobile du Canada et des États-Unis, les exportations de céréales des Prairies, de l'Ontario et du Québec, les produits pétroliers qui alimentent les opérations stratégiques de raffinage et les

biens de consommation qui garnissent les étagères des grands magasins nationaux.

Afin d'assurer la pérennité de services de pilotage sûrs, efficaces et fiables, l'APL a pris un certain nombre de mesures importantes en 2023. Elle a renouvelé ses ententes pour l'exploitation des bateaux-pilotes et pour les services de pilotage de la circonscription 2, a investi dans l'entretien de sa flotte et dans le renouvellement des technologies de PPU, et a jeté les bases d'une écologisation de ses activités en adoptant sa première politique de développement durable et en dressant l'inventaire de son empreinte environnementale. Bien que l'excédent de l'APL ait été réduit par ces mesures nécessaires, notre bilan est resté positif et des efforts ont été entrepris pour reconstituer nos réserves.

L'APL a également poursuivi son travail de soutien à Transports Canada sur un certain nombre de dossiers stratégiques, notamment en ce qui concerne les nouvelles réglementations en matière de pilotage et la préparation à l'extension potentielle du pilotage obligatoire aux ports de la Basse-Côte-Nord du Québec. Informée par Transports Canada et les parties prenantes de l'industrie, des mesures importantes ont été

prises pour adapter les systèmes de répartition de l'APL et mettre en place les éléments nécessaires pour soutenir la croissance économique continue de la région advenant une décision du gouvernement de clarifier les structures de gouvernance pour le pilotage.

Les douze derniers mois ont également été marqués par un certain nombre de transitions internes importantes, avec le départ de deux administrateurs et l'arrivée d'un nouveau premier dirigeant et d'une directrice exécutive de la sécurité et de l'efficacité maritimes. Une transition solide a permis au conseil d'administration et à l'équipe de direction de l'APL de maintenir le cap sur nos objectifs en matière de services et nous sommes reconnaissants pour tout ce que nous avons pu réaliser collectivement au cours de l'année écoulée. Le renouvellement de l'APL a été renforcé par le lancement, par le gouvernement, d'un processus de recrutement visant à reconstituer le conseil d'administration de l'Autorité.

Nous tenons également à saluer le dévouement, l'agilité et l'engagement en faveur de l'excellence des employés de l'administration. C'est grâce à chacun d'entre eux que nous avons pu répondre à l'appel du service en temps de calme et en temps de crise - 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an.

Pour l'avenir, nous poursuivons nos efforts pour soutenir les besoins du secteur maritime et le bien-être de nos concitoyens. Ce faisant, nous resterons attentifs à notre mission principale tout en travaillant à créer plus de valeur pour l'industrie maritime, les communautés côtières et tous ceux qui dépendent d'un service de pilotage résilient.



Julius Spivack

Président du Conseil d'administration par intérim



Marc-Yves Bertin

Premier dirigeant





L'année en chiffres

SOMMAIRE DES RÉSULTATS ET STATISTIQUES

En chiffres, une analyse du résultat global de l'APL comparativement aux années précédentes. Les résultats doivent être consultés parallèlement aux états financiers vérifiés et aux notes s'y afférant.

Exercices terminés le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2023	2022	2021	2020	2019
Produits	115 314\$	108 177\$	98 914\$	93 971\$	108 293\$
Charges	114 821\$	107 551\$	100 269\$	96 535\$	107 680\$
Résultat global	493\$	626\$	(1 355)\$	(2 564)\$	613\$
Fonds de roulement	4 197\$	6 039\$	11 321\$	11 370\$	13 182\$
Bénéfices non répartis	26 641\$	26 148\$	25 522\$	26 877\$	29 441\$
Nombre d'affectations	21 734	22 115	21 153	21 215	24 670

Ressources humaines

	2023	2022	2021	2020	2019
Direction	6	6	5	5	5
Administration et exploitation	20	21	19	17	15
Affectation	24	21	20	22	19
Employés de navire	19	17	18	14	15

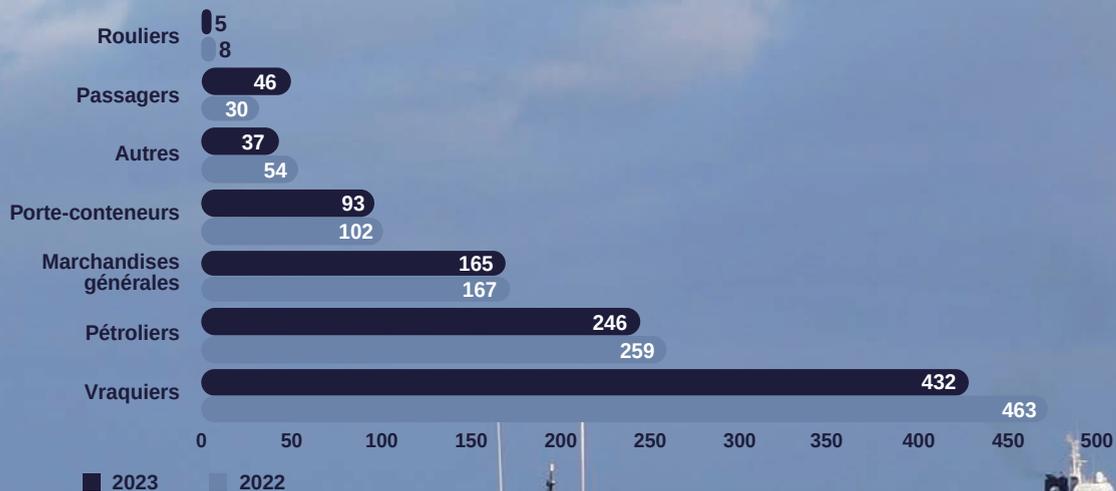
Pilotes et certificats

	2023	2022	2021	2020	2019
Pilotes brevetés*	203	204	198	195	180
Apprentis-pilotes	11	10	20	19	14
Détenteurs de certificat de pilotage	1	2	2	2	2

* Nombre déterminé en brevets actifs selon les termes d'années-pilotes. Ce nombre est ajusté pour tenir compte des brevets suspendus (maladies à long terme, etc.), des retraites partielles et pour les administrateurs des corporations de pilotes.

NIVEAU DE SERVICE

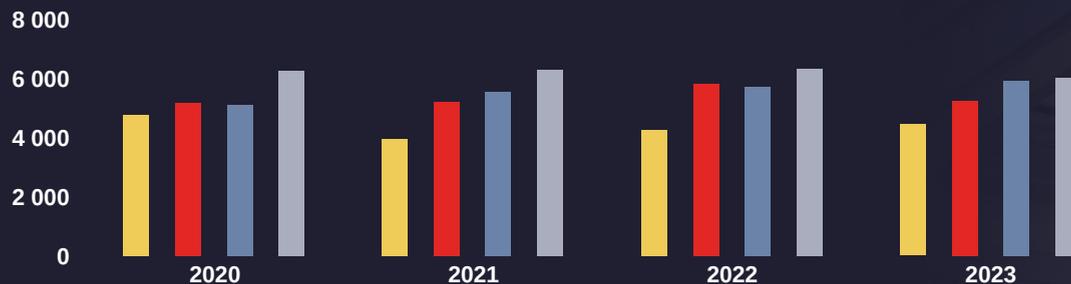
Nombre de navires différents desservis par l'Administration, peu importe le nombre de voyages effectués



Nombre de voyages effectués selon les types de navires

		2023		2022	
Vraquiers		2 795	40,24 %	2 830	40,83 %
Pétroliers		1 764	25,40 %	1 807	26,07 %
Porte-conteneurs		806	11,60 %	812	11,72 %
Cargaison générale		853	12,28 %	879	12,68 %
Croisières		346	4,98 %	250	3,61 %
Rouliers		183	2,63 %	158	2,28 %
Autres		199	2,86 %	195	2,81 %
		6 946	100,00 %	6 931	100,00 %

Nombre d'affectations par trimestre



● 1 ^{er} trimestre	4 534	4 076	4 260	4 382
● 2 ^e trimestre	5 252	5 268	5 828	5 394
● 3 ^e trimestre	5 172	5 526	5 718	5 929
● 4 ^e trimestre	6 257	6 283	6 309	6 029
Total	21 215	21 153	22 115	21 734

16

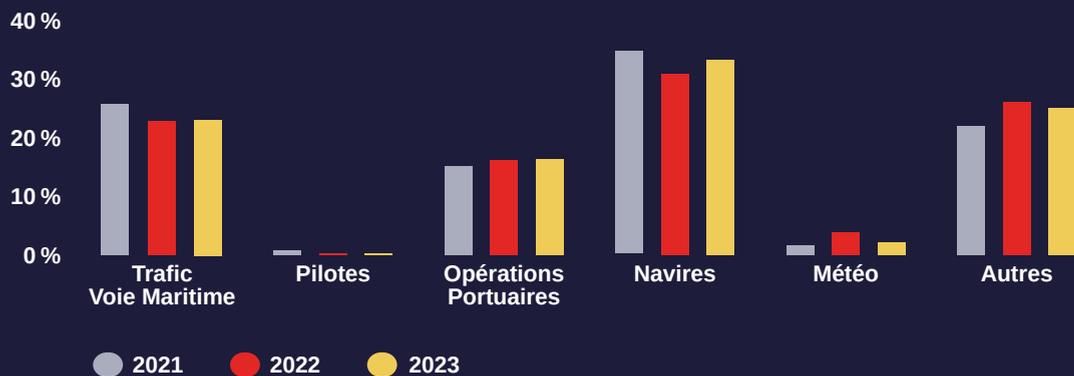
EFFICACITÉ DU SERVICE

	% de missions de pilotage effectuées sans délai dû aux pilotes	% des heures de retard dues aux pilotes	
2023	99,9%	0,13%	(6h)
2022	99,9%	0,13%	(9h)
2021	99,9%	0,98%	(51h)





Répartition du nombre de retards selon leur cause



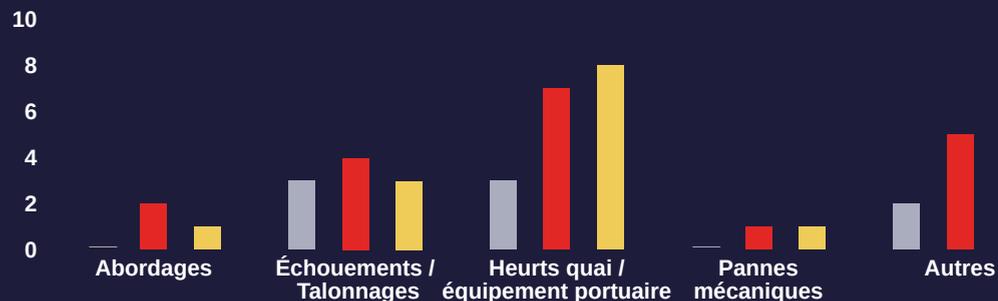
Sur les 2 569 retards enregistrés en 2023, seulement six (0,2%) sont attribuables à un manque de disponibilité de pilotes.

LA SÉCURITÉ ET LES ÉVÉNEMENTS MARITIMES – INCIDENTS/ACCIDENTS

Nombre d'incidents/accidents



Répartition des incidents/accidents selon leur cause



19

● 2021	0	3	3	0	2
● 2022	2	4	7	1	5
● 2023	1	3	8	1	0

Description des activités

DE MONTRÉAL À LES ESCOUMINS

Afin de satisfaire aux exigences de son mandat, l'APL a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soient : les eaux du Port de Montréal (no 1.1), les eaux navigables entre Montréal et Québec (no 1), puis celles entre Québec et Les Escoumins, y compris la rivière Saguenay (no 2). La superficie de ces circonscriptions est de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins, et de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

Plusieurs ports se situant à l'est des Escoumins font partie du territoire couvert par l'APL sans qu'il y ait toutefois pilotage obligatoire. L'APL est en attente des instructions de Transports Canada relativement à l'établissement d'une réglementation et du pilotage obligatoire potentiel pour quatre de ces ports situés sur la Côte-Nord.

NAVIRES ASSUJETIS AU PILOTAGE

Les navires sont assujettis au pilotage obligatoire selon plusieurs critères établis par voie réglementaire. Dans le cas des navires immatriculés au Canada qui naviguent dans les circonscriptions no 1 ou no 1.1 ceux d'une longueur de plus de 70 mètres et dont la jauge brute est supérieure à 2 400 tonneaux sont assujettis au pilotage. Dans le cas des navires immatriculés au Canada qui naviguent dans la circonscription no 2, ceux d'une longueur de plus de 80 mètres et dont la jauge brute est supérieure à 3 300 tonneaux sont assujettis au pilotage. Enfin, dans le cas des navires non immatriculés au Canada, tous ceux d'une longueur de plus de 35 mètres sont assujettis au pilotage, quelle que soit la circonscription.





OFFRE DE SERVICES

La prestation de services de pilotage implique une série d'activités précises devant être minutieusement orchestrées par les employés de l'APL. Lors d'une demande de service, les répartiteurs de l'APL doivent affecter, au moment opportun, le bon pilote au navire, tout en planifiant les activités liées à son préavis, à son déplacement vers la station de pilotage et à son transbordement à bord du navire. Un navire ne peut transiter que lorsque l'APL a aligné les services de plusieurs acteurs maritimes pour assurer un transit efficace dans notre zone de service.

Le centre d'affectation de l'APL, situé au siège social de Montréal, constitue le centre névralgique des services de pilotage sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay. Ses répartiteurs sont responsables d'organiser les services de pilotage pour chaque client. Le centre d'affectation dessert les trois circonscriptions et fonctionne en continu, c'est-à-dire 24 heures par jour, et ce, 365 jours par année. C'est également au siège social que se trouvent, outre les activités de la haute direction, le service de la sécurité et de l'efficacité maritimes, les services financiers et administratifs, le service de gestion des talents et des communications, ainsi que le service des affaires juridiques.

La direction de la sécurité et de l'efficacité maritimes encadre les services de pilotage et supervise les activités de nature opérationnelle. Celle-ci est également responsable de l'émission des politiques et des procédures liées à la sécurité des services de pilotage et à la sécurité de la navigation. Elle s'occupe aussi de l'élaboration des pratiques exemplaires en matière de pilotage, de l'approbation du programme de formation, ainsi que du recrutement des apprentis pilotes. Cette direction a également la charge du développement et de l'exploitation du centre de simulation maritime

de l'APL, situé à Montréal, lequel est composé d'une passerelle de navigation principale et de deux passerelles secondaires.

Pour transférer chaque pilote breveté de la rive au navire ou du navire à la rive, l'APL utilise cinq stations de pilotage situées à Les Escoumins, Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal. Ces installations constituent les bases avancées de l'APL pour le déploiement des pilotes à destination et en provenance des navires opérant dans le corridor de l'APL. Elles sont desservies par une flotte de bateaux-pilotes et exploitées par des équipages dévoués qui répondent au besoin constant du commerce maritime, 24 heures sur 24, tout au long de l'année.

Une fois déployés à bord d'un navire, les pilotes sous contrat de l'APL œuvrent pour maintenir une route sûre dans les eaux capricieuses et difficiles du Saint-Laurent. Plus de 200 pilotes et apprentis pilotes travaillent pour l'APL afin d'assurer la sécurité dans ses eaux de pilotage obligatoire.

Trois autres administrations de pilotage offrent des services similaires au Canada. Bien que la clientèle soit parfois la même, chaque administration possède une juridiction unique dans la zone dont elle est responsable.



LA STRUCTURE DE L'APL

Employés travaillant à temps plein

Montréal	Montréal	Montréal et Les Escoumins	Partenaires
Siège social et centre opérationnel	Centre d'affectation	Station de pilotage, opération de bateaux-pilotes et navette	Stations de pilotage
Gestion, supervision et prestation de services de pilotage maritime	Suivi du trafic maritime dans nos eaux territoriales	Transbordement de pilotes et service de navette	Transbordement de pilotes, en sous-traitance
Mise en application de règlements, élaboration et implantation de politiques et procédures sur le pilotage	Point de contact pour les demandes de service de pilotage des clients	Opération de bateaux-pilotes et navette	Normes déterminées par l'APL et énoncées dans les contrats de service
Examen des incidents/accidents	Répartition des pilotes en fonction de la catégorie de brevet et du type de navire	Point de contact avec les clients	Québec Trois-Rivières Sorel Montréal (Saint-Lambert)
Approbation des plans de formation et évaluation périodique des pilotes	Ouvert 24/7	19 employés	203 pilotes
Exploitation du centre de simulation maritime	24 employés		11 apprentis-pilotes
26 employés			1 certifié
			Et de nombreux autres partenaires de services et d'affaires

Réalisations 2023

26

ARRIVÉES AU SEIN DE LA HAUTE DIRECTION

Occupé de façon intérimaire par une relève interne entre l'automne 2022 et le printemps 2023, le poste de Premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Laurentides a été pourvu au courant du deuxième trimestre. M. Marc-Yves Bertin a été nommé par le Conseil d'administration, lui qui possède des qualifications à titre de gestionnaire de haut niveau ainsi qu'une vaste expérience en développement de politiques et de programmes, de gouvernance, et du milieu maritime, notamment chez Transports Canada.

Lors du dernier trimestre, madame Julie Bédard a pour sa part rallié les rangs de l'APL en tant que Directrice exécutive, sécurité et efficacité maritimes. Par le passé, elle a travaillé à l'élaboration et à la mise en œuvre de la *Loi sur le pilotage* modernisée, puis à la création du dernier cadre réglementaire pour le pilotage au Canada.



ÉLABORATION D'UN SYSTÈME DE GESTION DE PILOTAGE

Débutée en 2021, l'élaboration d'un système de gestion de pilotage en vertu de la *Loi sur le pilotage* est toujours en cours en collaboration étroite avec Transports Canada (TC). En attente d'un nouveau règlement, des travaux préparatoires ont été réalisés, dont la schématisation des principaux processus opérationnels, la revue et le classement de documents existants tel que des politiques et des procédures régis par l'organisation en lien avec l'affectation, le transbordement, le pilotage, la facturation des clients et la notion de sécurité.

Pour sa part, la schématisation des processus administratifs sera exécutée dans une prochaine phase de travail. Préalablement, des clauses comprises dans les contrats de service des corporations de pilotes ont été retirées et transférées au système de gestion afin de se conformer à la nouvelle *Loi sur le pilotage*. Cette dernière est venue renforcer l'importance de la sécurité de la navigation, de la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement, de la prestation de services de pilotage, de l'évolution des technologies et du maintien de l'autonomie financière des administrations de pilotage canadiennes.

CONTRATS DE SERVICE AVEC LES CORPORATIONS DE PILOTES DU SAINT-LAURENT

Débutées en 2021, les négociations pour le renouvellement du contrat de service de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent se sont avérées non concluantes malgré la volonté des deux parties d'en arriver à une entente. L'APL et la CPBSL ont donc eu recours à des séances d'arbitrage qui se sont conclues, au printemps 2023, par la décision d'un arbitre choisissant la proposition de l'APL. La nouvelle entente qui en découle viendra à échéance le 31 décembre 2024.

28

En ce qui a trait au contrat de service de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central arrivé à terme le 30 juin 2023, les représentants des deux parties en cause se sont entendus sur une prolongation d'un an, ce qui reporte son échéance au 30 juin 2024.



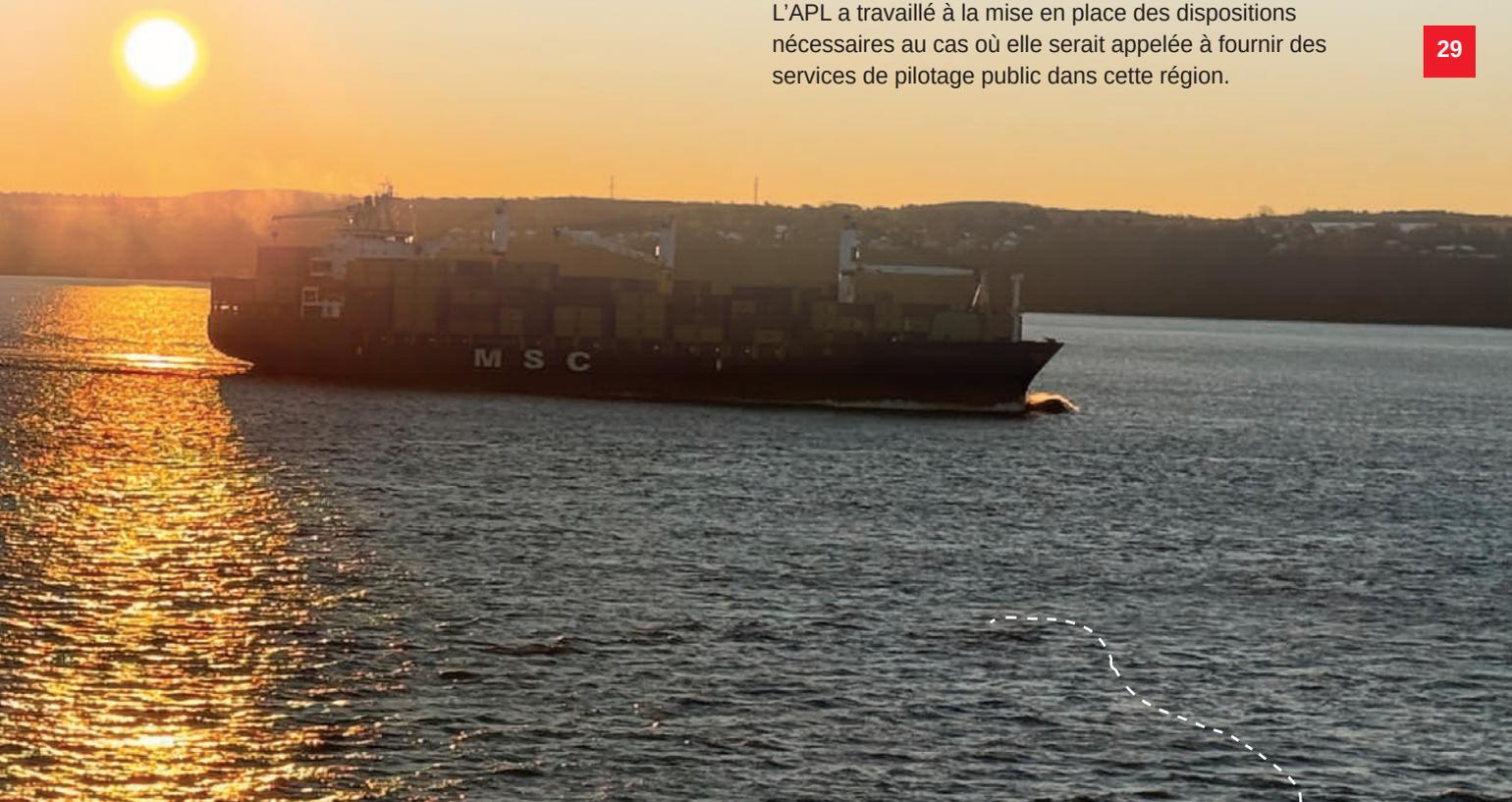
REFONTE DES SERVICES DE TRANSBORDEMENT

L'APL a entrepris l'analyse des services de transbordement de pilotes qui sont offerts dans les différentes circonscriptions entre Les Escoumins et Montréal. Des scénarios potentiels ont été identifiés en vue d'améliorer et d'uniformiser la qualité de l'offre faite à ses clients. Une décision sur la refonte des services de transbordement est attendue en 2024. La mise en œuvre d'un projet de cette envergure nécessiterait plusieurs années de travail.

OPERATIONNALISATION DES SERVICES DE PILOTAGE DANS LES QUATRE PORTS DE LA COTE-NORD

Par le passé, l'augmentation de la taille des navires et du trafic maritime a entraîné la réalisation d'une analyse des risques dans les ports de Baie-Comeau, de Sept-Îles, de Port-Cartier et de Havre-Saint-Pierre. En 2023, TC a présenté les résultats aux parties prenantes, notamment les armateurs, les autorités portuaires et les sociétés minières, avec l'intention de recommander au gouvernement la mise en place de nouvelles zones obligatoires.

L'APL a travaillé à la mise en place des dispositions nécessaires au cas où elle serait appelée à fournir des services de pilotage public dans cette région.





ANALYSE DE RISQUES AUX PORTS DE LA RIVE SUD

En 2021, des travaux ont été entrepris pour étudier les risques à la navigation dans les ports de Rimouski, Matane, Gaspé, Les Méchins, Cap-aux-Meules et Mines Seleine. Selon la première phase de cette étude, les trois derniers ports ne nécessitent pas de pilotage obligatoire, la sécurité de la navigation étant jugée suffisante. Les trois autres ports de la rive sud du Saint-Laurent font l'objet d'une évaluation plus approfondie. Un rapport est attendu à l'APL en 2024 avant que les recommandations ne soient analysées et transmises à Transports Canada.

STRATÉGIE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE

Lors de la dernière année, le conseil d'administration et la haute direction ont analysé le cadre financier de l'organisation et ont discuté de pistes de solutions pour augmenter sa capacité d'autofinancement. Les revenus générés dépendent grandement du trafic maritime sur le Saint-Laurent, lui-même influencé par une économie mondiale de plus en plus complexe et incertaine. En cohérence avec la Loi, l'APL tentera de mettre en valeur ses ressources humaines afin de mieux exploiter les technologies qu'elle développe au grand bénéfice de ses clients et partenaires d'affaires; que ce soit par l'utilisation de son centre de simulation ou par les services de pilotage optimisés.

SERVICES DE PILOTAGE OPTIMISÉS

Initié en 2022, le développement des services de pilotage optimisés (SPO) s'est poursuivi. En mettant en interaction des paramètres administratifs, règlementaires et physiques en temps réel, le programme permet de planifier les meilleures fenêtres de passage pour les navires qui transitent sur le Fleuve. Les scénarios proposés sont avantageux au niveau économique alors qu'ils permettent notamment de diminuer la consommation de carburant, le temps passé à quai, à l'ancre ou à l'éclusage. Sur le plan environnemental, il réduit les gaz à effet de serre émis par les navires.

Au courant de la dernière année, l'APL a travaillé à la préparation de l'ajout de la disponibilité des quais ainsi qu'à l'intégration des zones à risques pour les navires de fort gabarit et de forte longueur (VN-301). Une solution complète devrait être disponible en 2025.

DÉVELOPPEMENT ET COMMERCIALISATION DU SIMULATEUR DE NAVIGATION MARITIME

À Montréal, l'APL possède un simulateur de navigation maritime qui se compose d'une passerelle principale et de deux passerelles secondaires. Son développement et son utilisation visent à rendre le pilotage et la navigation plus sécuritaire, efficiente et efficace. Lors des derniers mois, l'équipe de développeurs a travaillé à la modélisation des environnements de Les Escoumins, Baie-Comeau, Sept-Îles, Port-Cartier, Havre-Saint-Pierre et Port-Alfred, puis à l'amélioration des modèles portuaires de Montréal et de Québec. Des navires modélisés ont également été mis à jour dans la base de

données et des tests préliminaires d'effets de vagues sous-marines ont été initiés.

Par ailleurs, un plan de commercialisation du simulateur était toujours en phase d'analyse au 31 décembre 2023. Une nouvelle structure de gestion ainsi qu'une stratégie de mise en marché seront finalisées en 2024.

ACQUISITION ET MISE EN SERVICE D'UN NOUVEAU BATEAU-PILOTE

Construit sur mesure dans un chantier naval d'Estonie, le Shipeku (c.-à-d. la mer, l'océan, en langue innue) a été livré par navire porte-conteneurs au port de Montréal au printemps 2023. Ce bateau-pilote trois saisons répond aux réalités opérationnelles spécifiques à Les Escoumins et adopte les dernières technologies développées en navigation. Sa mise en service officielle a eu lieu en juin après avoir été testé et homologué à Québec. Les avantages offerts par son utilisation sont perceptibles ; la sécurité et le confort de l'équipage est accru, la consommation énergétique est considérablement réduite et le temps de transbordement est diminué d'environ 50 % par rapport aux plus anciens bateaux-pilotes. Pour sa part, le Grand-Eaux, autre propriété trois saisons de l'APL, sera affrété au Groupe Océan pour le transbordement des pilotes au port de Trois-Rivières.

MOBILITÉ DES PILOTES

En activité au port de Montréal entre Saint-Lambert, à l'ouest, et Pointe-aux-Trembles, à l'est, la navette maritime Ville-Marie ne cesse de voir la fréquence de son utilisation augmenter depuis son lancement en 2019. Entre avril et décembre 2023, 2 767 transports de pilotes ont été exécutés, soit une augmentation de 4,02 % par rapport à l'année précédente. 24/7, la fluidité des opérations de l'APL dans le port est maximisée en évitant la circulation routière pour accéder aux points d'embarquement, occasionnant une plus grande souplesse des horaires de travail et des règles d'affectation.

Pour sa part, le service de navette routière intra portuaire offert en collaboration avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central pour pallier les travaux de la région métropolitaine a été maintenu. Au total, 2 446 transports de pilotes ont été répertoriés à Montréal.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Achevé en 2022, le système d'intelligence d'affaires de l'APL permet à l'utilisateur de faire interagir de multiples données, puis de suivre en temps quasi réel les résultats financiers et les indicateurs de performance. Ce système a été utilisé par la haute direction ainsi que le conseil d'administration pour affiner des prévisions et faciliter le choix de certaines orientations.

La plateforme de gestion des affectations des pilotes et de la facturation des clients a quant à elle été mise à niveau. Outil opérationnel phare de l'APL, son développement continu est effectué dans un contexte où la performance et la stabilité de celui-ci

sont constamment recherchées. En ce qui concerne les risques liés à la cybersécurité, l'Administration a continué de renforcer ses défenses, en commençant par des campagnes de sensibilisation et de formation offertes aux employés. Ces mesures ont été complétées par des efforts visant à renforcer le réseau. En partenariat avec un fournisseur spécialisé, les systèmes de réseau et les mesures de redondance ont été mis à niveau.

ANALYSE ET REFONTE DU SYSTÈME DE FACTURATION ACTUEL

Lors des cinquante dernières années, l'écosystème maritime a vécu des changements en navigation, en plus de voir apparaître des navires toujours plus imposants utilisant des technologies toujours plus avancées. Ce constat a poussé l'Administration à lancer une analyse de son système de facturation, en vigueur depuis 1972, dans l'optique de proposer des redevances de pilotage plus équitables à ses clients. Les recommandations attendues en 2024 pourraient se traduire par des ajustements de méthodologies et de calculs.







RECRUTEMENT DE PERSONNEL NAVIGANT

Déterminée à fournir aux clients un service de pilotage de classe mondiale, aujourd'hui et pour l'avenir, l'APL a recruté dix nouveaux pilotes et apprentis pilotes en 2023. Quatre pilotes ont obtenu leur brevet de pilotage et six apprentis pilotes ont quant à eux complété leur apprentissage, répondant aux exigences de l'Administration. L'addition de ces nouvelles ressources renfle le bassin de pilotes indispensables au maintien des activités de transport sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU CENTRE DES DÉCISIONS DE L'ORGANISATION

Conformément au programme de développement durable du gouvernement fédéral, l'APL a adopté sa première politique de développement durable. Au cours de l'année à venir, l'APL envisagera une série de nouvelles mesures visant à intégrer plus systématiquement le développement durable dans sa planification, ses investissements et ses opérations. En commençant par des structures de gouvernance interne claires et une meilleure compréhension des risques climatiques, le travail est en cours pour articuler un plan d'action cohérent.

En accord avec son engagement envers la durabilité, l'APL a été la première administration de pilotage à se joindre à l'Alliance verte du Canada. L'année dernière, l'APL a pu renouveler sa certification environnementale qui comprenait une évaluation des émissions atmosphériques (Nox, Sox, PM et GES), des résidus huileux et du bruit sous-marin générés par ses bateaux-pilotes, ainsi que de sa gestion des matières résiduelles.

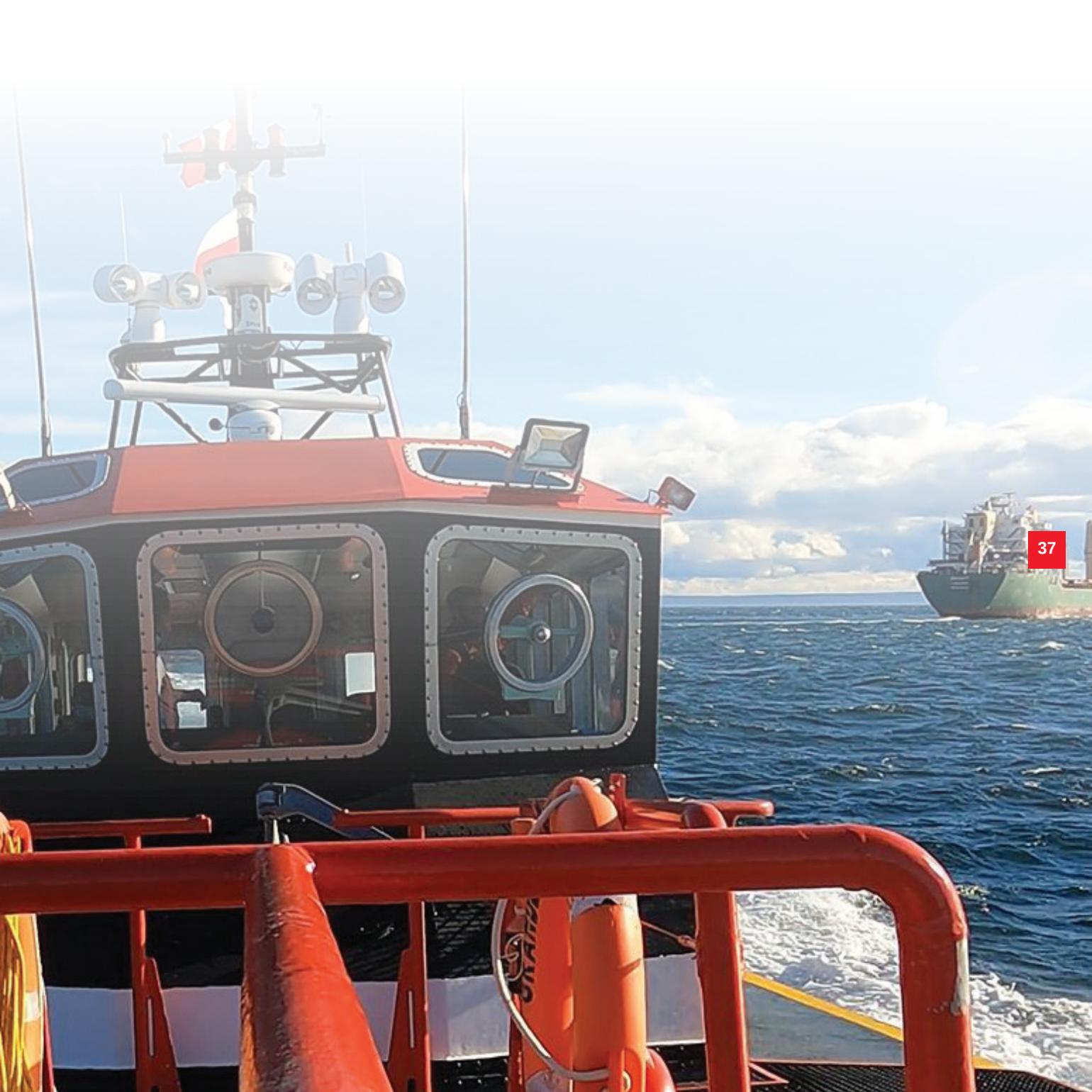
POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DU PLAN STRATÉGIQUE RH ET PROMOTION D'UN MILIEU DE TRAVAIL SAIN

Développé dans un horizon 20/24, le plan stratégique RH est un élément clé des efforts de l'APL pour attirer, développer et retenir les talents. Il est complété par un plan d'action qui définit des pistes d'amélioration nécessitant l'implication directe des gestionnaires et des employés. Au cours des derniers mois, nous avons procédé à une évaluation des potentiels actuels, ainsi qu'à une revue des connaissances et des compétences requises par nos différents départements, en vue de relever les défis organisationnels futurs.

L'amélioration du climat de travail a été une cible prioritaire de la haute direction avec pour résultat concret un environnement plus stimulant, sain et inclusif, ainsi

qu'une diminution des griefs déposés comparativement à l'année précédente. Afin de promouvoir la synergie et le partage d'informations à tous les niveaux, les pratiques de réunion ont été rendues plus inclusives, des « journées d'ancrage » mensuelles pour tous les employés basés à Montréal ont été établies pour compléter les journées de travail hebdomadaires en personne, et une journée des employés organisée par le premier dirigeant a été instituée. Au bénéfice de ceux-ci, un Intranet mis en ligne au printemps contient les documents de référence de l'organisation et permet des communications directes en lien avec différents sujets d'actualité. Afin de contribuer à la santé et au mieux-être global de chaque individu et de leur famille, l'Administration a poursuivi la promotion du programme d'aide aux employés (PAE) et des soins de télémédecine qui leur sont offerts, puis des saines habitudes de vie.









L'APL EN TANT QU'EMPLOYEUR DE CHOIX

Pour une quatrième année consécutive, l'APL fait partie des meilleurs employeurs de Montréal, tel que sélectionné par les rédacteurs du *Canada's Top 100 Employers*. Son offre de programmes progressistes et avant-gardistes au bénéfice de ses employés a su convaincre les membres du jury. Parmi les principales mesures qui distinguent l'Administration d'autres organisations, notons le nombre de jours de vacances/congés offerts annuellement, le soutien aux nouveaux parents avec des prestations complémentaires et la possibilité de prolonger leurs congés parentaux et de les transformer en congés sans solde, puis la possibilité d'épargner pour l'avenir grâce à un régime de retraite à prestations déterminées fort avantageux.

ÉQUITÉ, DIVERSITÉ ET INCLUSION SOCIALE

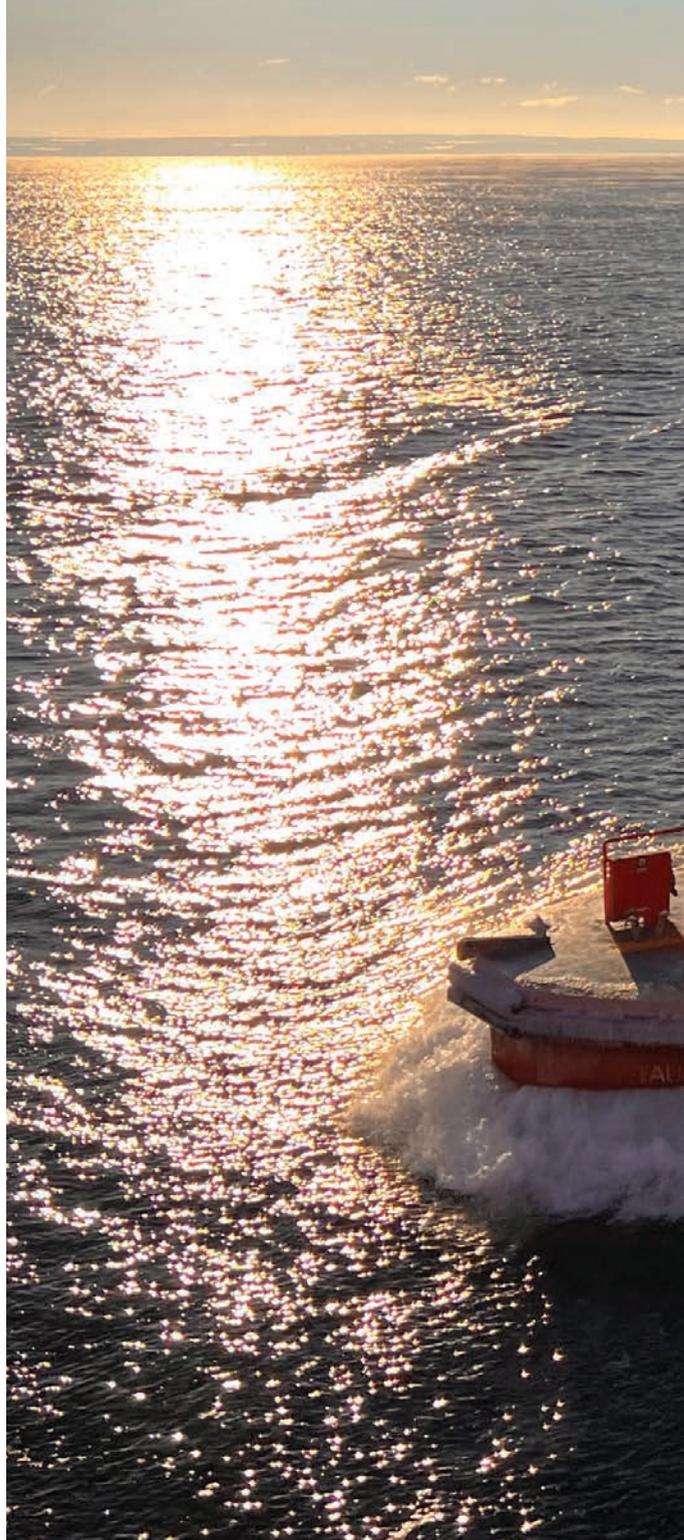
En 2023, l'Administration a poursuivi ses efforts pour l'atteinte d'une juste représentativité des minorités visibles en son sein selon les objectifs fixés par le gouvernement fédéral. De plus, elle est restée à l'écoute de l'ensemble de ses employés et a activement encouragé le partage d'avis afin que ceux-ci se sentent parties prenantes des décisions prises par la haute direction lorsque possible. Lancée à l'automne 2022, la bourse « Équité, diversité et inclusion sociale » exclusive à des étudiants de l'Institut maritime du Québec (IMQ) à Rimouski a été reconduite. Les quatre lauréats de 2023 ont su surmonter des obstacles liés à ces enjeux au cours de leur vie personnelle ou académique, en plus de démontrer un engagement exemplaire pour le bien-être de leur collectivité.

VISIBILITÉ ET RAYONNEMENT DE L'APL

En partenariat avec ses principaux collaborateurs, l'Administration s'est efforcée de favoriser la compréhension par le public des principaux enjeux auxquels sont confrontés ses services et le secteur maritime au sens large. Elle a été active dans les grands médias nationaux et dans les médias spécialisés, tout en participant à des campagnes d'information et de parrainage. Par exemple, avec l'Institut maritime du Québec (IMQ) et les corporations de pilotage du Saint-Laurent, l'APL a fait la promotion des possibilités de carrière dans le secteur maritime afin de maintenir la pérennité de ses services. Elle a également saisi les occasions de participer à des initiatives organisées avec des partenaires de l'industrie, comme le Comité national de pilotage, tout en établissant de nouveaux partenariats d'affaires, notamment au niveau technologique.

40

Dans le cadre de ce travail, l'APL a également maintenu sa présence sur les médias sociaux afin de faire connaître son mandat, ses activités ainsi que ses réalisations. Une hausse du nombre de visiteurs sur ses pages, puis d'impressions et de consultations de ses publications a été observée. Le nombre d'abonnés s'est accru de 20,84 % pour son compte LinkedIn et de 9,89 % pour son compte Facebook.







Gouvernance et responsabilités

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES ET AUX RÈGLEMENTS

Les membres de l'équipe de l'APL et son équipe de direction entretiennent des rapports réguliers avec les instances désignées du gouvernement fédéral. L'Administration respecte les politiques et les instructions émises par celui-ci et sa gestion financière est conforme à la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Politiques gouvernementales

L'Administration se conforme aux lois et règlements qui sont régis par le gouvernement du Canada et respecte les mesures gouvernementales qui lui sont soumises. Elle soutient le gouvernement en appliquant les différentes priorités pangouvernementales qui lui sont communiquées comme celles portant sur la transparence et l'accès à l'information, l'égalité des genres, la diversité et l'équité en matière d'emploi, l'autochtonie ainsi que le développement durable.

Régime de vérification

Le vérificateur général du Canada agit à titre de vérificateur de l'APL. Il effectue un audit annuel des activités de l'organisation en conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques* en vérifiant les états financiers afin de s'assurer qu'ils respectent les *Normes internationales d'information financière* (IFRS).

Accès à l'information | Frais de déplacement

En 2023, aucune demande d'accès à l'information n'a été déposée à l'APL. En conformité avec la politique sur les dépenses de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements (décret C.P. 2015-1114), les frais engagés pour la dernière année sont présentés dans le tableau qui suit.

	Frais engagés en 2023	Frais engagés en 2022
Déplacements	54 168\$	40 961\$
Accueil	4 299\$	2 969\$
Conférences	0\$	0\$
Total	58 467\$	43 930\$

LES PRATIQUES DE GOUVERNANCE

Le Conseil d'administration

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APL est dotée d'un conseil d'administration responsable d'approuver le plan stratégique de l'organisation incluant la recommandation de son plan d'entreprise, de ses finances et de son intendance générale.

Le Conseil d'administration (C. A.) est composé de sept membres qui siègent en tant que président, vice-président et membres du conseil. Les membres, y compris le président et le vice-président, sont nommés par le ministre sur approbation du Gouverneur en Conseil. Les mandats des membres du conseil d'administration sont d'une durée maximale de quatre ans, avec possibilité de renouvellement. Le premier dirigeant de l'APL, qui est un cadre à temps plein, relève directement du conseil d'administration. À la fin de l'année 2023, six postes du conseil d'administration devaient être pourvus ou renouvelés.

Dans la dernière année, le C. A. s'est réuni à dix reprises, dont sept fois en réunion régulière, une fois en réunion spéciale, une fois en assemblée annuelle et une fois en assemblée publique annuelle. Lors de ces rencontres et de la présence des trois comités de surveillance (d'audit, sur la gouvernance et les ressources humaines, puis sur le développement durable), les membres se sont particulièrement attardés aux négociations du contrat de service de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL), à la gestion des risques, au suivi des états financiers de l'APL, au remplacement du poste de Premier dirigeant, à l'équité, la diversité et l'inclusion, au développement durable, à la cybersécurité, ainsi qu'au développement du simulateur et du pilotage optimisé.

Le 16 juin 2023, l'APL a tenu son assemblée publique annuelle au centre-ville de Montréal en plus d'offrir une diffusion simultanée en ligne. Durant cet exercice, le président du C. A. par intérim, le premier dirigeant de l'APL, le directeur exécutif en sécurité et efficacité maritimes par intérim, la directrice exécutive en finances et administration, la directrice exécutive, talents et communication, ainsi que l'avocate générale et secrétaire générale par intérim, se sont tour à tour entretenus avec l'audience au sujet des activités réalisées en 2022, en plus de présenter les orientations et les objectifs stratégiques pour 2023.







Les comités

Le Comité d'audit

M. Frank Di Tomaso (Président)
M. George J. Pollack (Membre)
Mme Christiane Chabot (Membre)
M. Julius Spivack (Membre d'office)

Le Comité d'audit a la responsabilité d'effectuer le suivi, l'analyse et la supervision de la situation financière de l'APL ainsi que de ses pratiques de gestion. Il effectue les différents contrôles financiers, puis s'assure du respect de la planification stratégique et du bon fonctionnement des systèmes d'information. De plus, il a le mandat d'effectuer un audit sur l'état du contrôle interne selon la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En 2023, ce comité s'est réuni à cinq reprises en séance régulière.

Le Comité de gouvernance et des ressources humaines

M. George J. Pollack (Président)
M. Frank Di Tomaso (Membre)
Mme Christiane Chabot (Membre)
M. Julius Spivack (Membre d'office)

Le Comité sur la gouvernance et les ressources humaines a la responsabilité d'effectuer la révision des pratiques, des politiques et des procédures de l'APL qui s'appliquent à la gouvernance et au capital humain. En 2023, ce comité s'est réuni à cinq reprises.

Le Comité sur le développement durable

Mme Christiane Chabot (Présidente)
M. George J. Pollack (Membre)
M. Frank Di Tomaso (Membre)
M. Julius Spivack (Membre d'office)

Ce comité créé en 2022 a la responsabilité de relever les pratiques exemplaires et les tendances sur les questions liées à la protection de l'environnement, au développement durable et à l'écoresponsabilité de l'Administration. Il détient le rôle de recommander des actions appropriées au Conseil d'administration et aux autres comités. En 2023, ses membres se sont réunis trois fois.

Biographie des membres du Conseil



Julius Spivack
B. Comm.
Président du Conseil par intérim

Monsieur Julius Spivack est consultant et est impliqué dans le commerce international depuis plus de 30 ans. Il a été directeur de plusieurs sociétés canadiennes au cours des années. M. Spivack a également été administrateur d'organismes basés en Afrique.



Christiane Chabot
B.Sc.
Administratrice

Madame Christiane Chabot est une gestionnaire de carrière chevronnée, spécialisée notamment en gestion de projets, de risques et de processus ainsi qu'en communication, et ayant développé une expertise particulière dans l'industrie de l'alimentation. Mme Chabot a dirigé et développé avec succès des équipes de professionnels au sein de plusieurs entreprises de grande renommée et a participé en tant que membre à de nombreux comités consultatifs industrie-gouvernement. Elle est titulaire d'un baccalauréat ès sciences spécialisées de l'Université McGill et a également une formation en administration des affaires. Mme Chabot agit maintenant en tant que conseillère stratégique indépendante et est également membre, depuis plusieurs années, du jury pour le Grand prix canadien des nouveaux produits du Conseil canadien du commerce de détail.



Frank Di Tomaso
FCPA, IAS.A
Administrateur

Monsieur Frank Di Tomaso est un comptable professionnel agréé; il détient le titre de *fellow*, ainsi que le titre IAS.A. Il est un administrateur de société 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 à 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 de la *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.



George J. Pollack
LL.B., LL.L
Administrateur

Maître George J. Pollack est associé au sein du cabinet d'avocats Davis Ward Phillips & Vineberg. L'un des plus éminents juristes en droit du transport au Canada, il représente et conseille des entreprises publiques et privées relativement à une vaste gamme d'enjeux commerciaux complexes, notamment en matière de gouvernance, de responsabilité civile et d'assurances. Membre des Barreaux du Québec et de l'Ontario, Me Pollack est diplômé de l'Université de Montréal et de l'Université McGill. Il est également membre de l'Association canadienne de droit maritime et du *Canadian Board of Marine Underwriters*.



La direction

L'équipe qui compose la direction relève du Premier dirigeant. Ses principales responsabilités sont de définir les stratégies de l'APL, d'en assurer le leadership et de veiller à l'intendance de ses ressources financières et humaines afin qu'elle atteigne ses objectifs et qu'elle réalise sa mission. Dans ses fonctions, il est normalement appuyé par trois directeurs exécutifs, et un avocat/secrétaire général.

La direction organise régulièrement un comité de régie interne qui regroupe une quinzaine d'employés représentant l'ensemble des départements de l'organisation. Lors de ces séances, les sujets relevant des opérations et des affaires courantes de l'Administration sont discutés. À intervalles réguliers, la haute direction se rassemble également afin d'échanger sur les enjeux stratégiques ainsi que sur les orientations à suivre. En tout temps, elle entretient un lien étroit avec les représentants des autorités gouvernementales, les corporations de pilotes ainsi que les différents partenaires et clients de l'industrie maritime.

Biographie des membres de la direction



Marc-Yves Bertin
Premier dirigeant

Avant de se joindre à l'Administration de pilotage des Laurentides, monsieur Marc-Yves Bertin a occupé plusieurs postes stratégiques. Il a notamment été directeur général de

la Politique maritime à Transports Canada et président du Réseau asiatique des services portuaires de l'APEC (Forum de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique). Il a également œuvré à Affaires mondiales Canada, au Bureau du Conseil privé et a occupé le rôle de chef de cabinet du sous-ministre du Développement International. Actuellement, il préside le comité consultatif sur le pilotage, composé des représentants de l'industrie maritime, des corporations de pilotes, de la Corporation de gestion de la voie maritime, des administrations portuaires de Montréal et Québec ainsi que des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne.



Julie Bédard
Directrice exécutive, Sécurité et efficacité maritimes

Alors qu'elle était encore étudiante, madame Bédard a débuté sa carrière à la fonction publique au sein de Transports Canada

(TC) dans les divers secteurs maritimes du Ministère (politiques, programmes, sécurité et sûreté). Elle a ensuite été nommée conseillère politique principale pour le programme international du travail du Ministère des Ressources humaines et de Développement social Canada. Elle a été une membre active de la délégation canadienne qui a négocié la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) ; convention qui octroie aux gens de la mer des conditions de travail décentes. À son retour à TC, madame Bédard a occupé les postes de gestionnaire du pilotage, de cheffe de l'Initiative de planification d'intervention localisée, puis de gestionnaire/conseillère principale en politiques - Sécurité de la navigation et des programmes environnementaux. Plus récemment, elle a agi en tant que directrice des programmes de pilotage maritime où elle a travaillé à la mise en œuvre de la *Loi sur le pilotage* modernisée ainsi qu'à la création du nouveau cadre réglementaire de TC pour le pilotage au Canada. Avant son arrivée à l'APL, elle a occupé le poste de directrice régionale, sécurité et sûreté maritimes pour la région du Québec.



Claudine Bishop
CRHA, CAPM
Directrice exécutive,
Talents et communication

Depuis une quinzaine d'années, madame Claudine Bishop œuvre en ressources humaines où elle s'est démarquée tant

par sa capacité à arrimer l'expérience employée à la mission et aux objectifs des organisations dont elle a fait partie, qu'à inscrire le leadership au cœur d'un environnement de travail où l'humain est au cœur du succès collectif. Avant de se joindre à l'Administration de pilotage des Laurentides, elle a occupé les fonctions de directrice principale en culture et capital humain au sein d'une firme de gestion privée. Auparavant, elle a œuvré à titre de directrice en ressources humaines auprès d'une institution financière. De plus, elle a occupé des fonctions dédiées au développement organisationnel au sein d'une société d'État du secteur du divertissement. CRHA, madame Bishop détient un baccalauréat en communication ainsi qu'un MBA de l'Université du Québec à Montréal. Elle a également obtenu la certification de CAPM en gestion de projet.



Anaïs de Lausnay
Avocate générale
et Secrétaire générale

À titre de conseillère juridique principale, maître Anaïs de Lausnay dirige les affaires juridiques de l'entreprise et s'assure de mettre en

place des solutions à divers enjeux qui respectent les intérêts commerciaux, stratégiques et de gouvernance de l'entreprise. Sa grande expertise légale acquise au fil des ans, jumelée à une approche professionnelle et humaine, assure une gestion saine et efficace des besoins légaux de l'APL. Partie intégrante de l'Administration depuis l'été 2019, Anaïs de Lausnay a auparavant occupé un poste d'avocate générale pour le Groupe Robert ainsi que pour un organisme à but non lucratif œuvrant dans la petite enfance.

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

En plus des réalisations de l'année 2023 décrites dans les pages précédentes de ce rapport annuel, voici les commentaires et les analyses de la direction quant aux plus récents résultats financiers comptabilisés.

Les résultats financiers

L'exercice financier de 2023 a su confirmer la reprise de l'ère d'aller de l'industrie maritime québécoise malgré une certaine instabilité des marchés mondiaux. L'Administration a enregistré des revenus totaux de 115,3 M\$, comparativement à 108,2 M\$ pour l'année précédente. Cette augmentation est directement liée à une hausse moyenne de 3 % des taux de redevances, en accord avec l'industrie, ainsi qu'à la composition réelle du trafic. L'augmentation des revenus et le maintien d'un contrôle budgétaire strict ont permis à

l'Administration de terminer l'année fiscale 2023 avec un résultat positif de 493 k\$, comparativement à 626 k\$ en 2022.

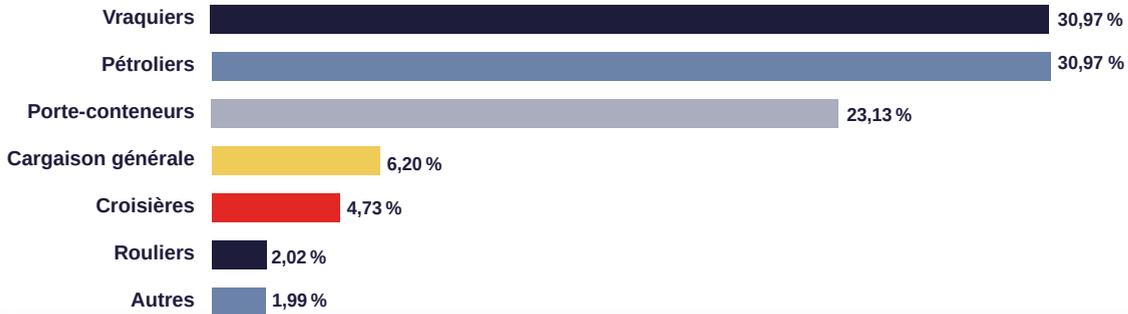
Les redevances de pilotage

L'Administration a le mandat d'évaluer et de fixer les redevances de pilotage qui doivent lui être acquittées par sa clientèle. Ces redevances doivent être équitables et raisonnables tout en permettant à l'organisation d'autofinancer ses opérations ainsi que le remplacement de ses actifs.

À la fin de l'année 2023, l'APL a déposé un avis de révision des redevances de pilotage pour l'année 2024, conformément à la méthodologie établie. Un calendrier de révision des redevances est utilisé depuis 2021 afin de s'assurer que les taux à adopter pour l'année à venir puissent entrer en vigueur en tout début d'année, évitant ainsi des écarts de constat pour les revenus.



Répartition des revenus en fonction du type de navire (2023)



Les services de pilotage

Les services de pilotage pour les trois circonscriptions sous juridiction de l'APL sont dispensés par des pilotes maritimes contractuels non employés. Ces pilotes sont représentés par deux corporations, soit la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central et la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, avec lesquelles l'Administration négocie des ententes distinctes de services.

La *Loi sur le pilotage* ne permet pas la concurrence, ce qui influence grandement la dynamique de négociation entre l'Administration et les corporations, lesquelles détiennent un monopole. En cas de différend entre les parties lors d'un processus de négociation, cette loi prévoit un mécanisme de règlement qui permet à la relation d'affaires de se poursuivre, et ce, sans porter préjudice aux services de pilotage et aux activités commerciales de la clientèle.

Chaque année, les contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales de l'Administration. Le résultat des négociations contractuelles a donc une incidence capitale sur la situation financière présente et future de l'organisation ainsi que sur sa capacité à respecter l'énoncé de la *Loi sur le pilotage* qui réclame que les administrations doivent fixer les redevances afin qu'elles demeurent équitables et raisonnables tout en leur permettant de maintenir leur autosuffisance financière.

Les services de pilotage sont supportés par un service de transbordement de pilotes assumé en majeure partie par un sous-traitant pour l'ensemble des ports excluant

ceux offerts à la station de pilotage de Les Escoumins. Le service de transbordement dispensé par les bateaux-pilotes représente environ 10 % des charges totales de l'Administration.

Le trafic maritime

Le trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay subit une importante variation selon les saisons. En hiver, lors du premier trimestre de l'année, la circulation est généralement à son plus bas niveau. La Voie maritime étant fermée à la navigation en cette période, les itinéraires se terminent dans les eaux territoriales du port de Montréal. Les intempéries et la présence d'embâcles rendent parfois la navigation difficile jusqu'à en ralentir les transits.

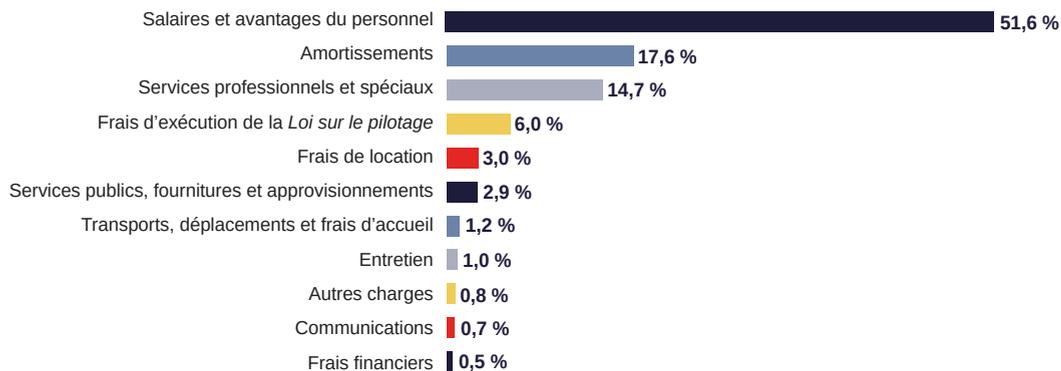
Au printemps, lors du deuxième trimestre, la circulation reprend graduellement son rythme. À l'automne, lors du quatrième trimestre, elle atteint normalement son apogée avec l'arrivée de dizaines de navires de croisières internationaux et domestiques. Avant une nouvelle fermeture de la Voie maritime, tout juste avant l'hiver, les vraquiers partent remplis de céréales, de légumineuses, de sel, de sucre, de minerai, d'aluminium et d'acier.

La fluctuation du trafic maritime est un facteur important dans la planification des entrées de fonds qui permettent de satisfaire aux obligations financières de l'APL, tout comme la dimension des navires et les temps de transit. Malgré une fine analyse de l'état du marché actuel ainsi qu'une estimation rigoureuse des revenus générés, l'Administration ne peut prévoir ni influencer le volume de trafic des mois à venir. Les facteurs qui ont une incidence sur celui-ci et sur lesquels l'APL n'a aucun contrôle sont, notamment :

- Les contextes économiques provinciaux, fédéraux, nord-américains et mondiaux
- Les conditions climatiques
- La valeur du dollar canadien sur le marché international
- L'inflation, les taux d'intérêt, les taxes liées aux importations et aux exportations
- La concurrence des autres modes de transport
- La concurrence des ports américains et des autres ports canadiens

Les charges administratives (2023)

Les charges administratives représentent environ 11 % des charges totales de l'Administration. La plus grande proportion de ces charges est liée aux salaires et aux avantages du personnel, à l'amortissement ainsi qu'aux services professionnels et spéciaux.



L'analyse des résultats

Revenus

Malgré un trafic stable et un nombre d'affectations en baisse de 1,73 %, les revenus générés par le pilotage ont connu une augmentation de 5,4 M\$ en 2023. Ces revenus, qui excluent ceux générés par l'opération des bateaux-pilotes, ont atteint 99,6 M\$ comparativement à 94,2 M\$ en 2022, soit une augmentation de 5,7 %. Cette augmentation s'explique majoritairement par la hausse du taux de redevances. Concernant les revenus provenant de l'opération des bateaux-pilotes, ils sont en augmentation de 11,8 % comparativement à ceux de l'année précédente. Pour l'année 2023, les revenus totaux de l'APL ont atteint 115,3 M\$, soit une augmentation nette de 6,6 % par rapport à 2022.

Honoraires de pilotage et transbordement

Les honoraires de pilotage payables aux corporations de pilotes actives dans les trois circonscriptions sous juridiction de l'APL et les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes et de la navette ont connu une hausse de 5,6 M\$ pour atteindre un total de 101,8 M\$. Cette augmentation est le résultat direct des différentes caractéristiques des navires qui sont prises en compte lors de la facturation des honoraires combiné à l'augmentation du coût des contrats de service négociés avec les différents fournisseurs.

Charges administratives et opérationnelles

Les charges administratives et opérationnelles ont totalisé plus de 13 M\$ en 2023 comparativement à 11,4 M\$ en 2022, soit une augmentation de 14,2 %. Cette différence s'explique notamment par l'augmentation des amortissements (39,5 %), des frais de services professionnels et spéciaux (39,0 %), des frais d'exécution de la *Loi sur le pilotage* (13,1 %) et des augmentations statutaires et annuelles des salaires et avantages du personnel en plus de changements dans la composition du personnel (8,8 %). La somme de ces coûts représente 90 % des charges administratives et opérationnelles de l'APL pour 2023.

Résultat net

Considérant les revenus et les charges détaillés précédemment, l'Administration termine son année financière 2023 avec un résultat net de 493 k\$. Ce résultat est conforme aux résultats budgétés, lesquels se situaient à 626 k\$.

GESTION DES RISQUES

L'Administration croit que la gestion de risques est une composante fondamentale de la gestion globale d'une entreprise. En 2021, la direction a procédé à un exercice complet d'identification et d'évaluation des risques, accompagnée d'un expert consultant. Cet exercice a récemment fait naître un cadre de gestion du risque d'entreprise qui contribue à mieux cibler, mesurer et contrôler les risques qui sont classés en six

catégories distinctes; soit les risques liés à la santé et sécurité au travail, les risques environnementaux, les risques opérationnels, les risques des technologies de l'information, les risques financiers ainsi que les risques réputationnels. Ceux-ci sont évalués selon leurs probabilités d'occurrence et leurs effets potentiels, et sont accompagnés de mesures d'atténuation concrètes. La haute direction rend compte du suivi des risques auxquels l'APL est exposée au Comité d'audit, et ce, sur une base régulière.





Perspectives 2024

Depuis la fin de la pandémie, le trafic maritime observé sur le Saint-Laurent et le nombre d'affectations de pilotes enregistré à l'APL se sont stabilisés. Lors des quatre dernières années, 21 554 affectations ont été effectuées en moyenne, sans écart significatif entre elles. Les prévisions économiques pour 2024 divisent les analystes alors que l'incertitude des marchés laisse planer une récession pour certains, alors que d'autres entrevoient, au mieux, une légère croissance des marchés. À la fin de 2023, les tensions politiques qui persistaient à travers le monde, la désorganisation de la chaîne logistique, la remontée des taux de fret, la pénurie de conteneurs, la sécheresse au canal de Panama ainsi que le détournement de navires au canal de Suez laissent présager une année 2024 durant laquelle il sera difficile à l'économie mondiale de se redresser, ce qui a une incidence directe sur les résultats attendus de l'APL.

Quoi qu'il en soit, bien qu'elle n'exerce aucune influence sur le trafic maritime et qu'elle ait peu de contrôle sur ses entrées de liquidités, l'Administration de pilotage des Laurentides continue de regarder droit devant. Maintenant et pour l'avenir, elle travaille à offrir un service de pilotage sécuritaire, efficace et efficient à ses clients, tout en leur facturant des redevances équitables, ce qui lui permet de maintenir son autonomie financière. En tant que citoyenne corporative responsable soucieuse de la collectivité canadienne, elle prend les

moyens d'assurer la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement lors de la prestation de ses services.

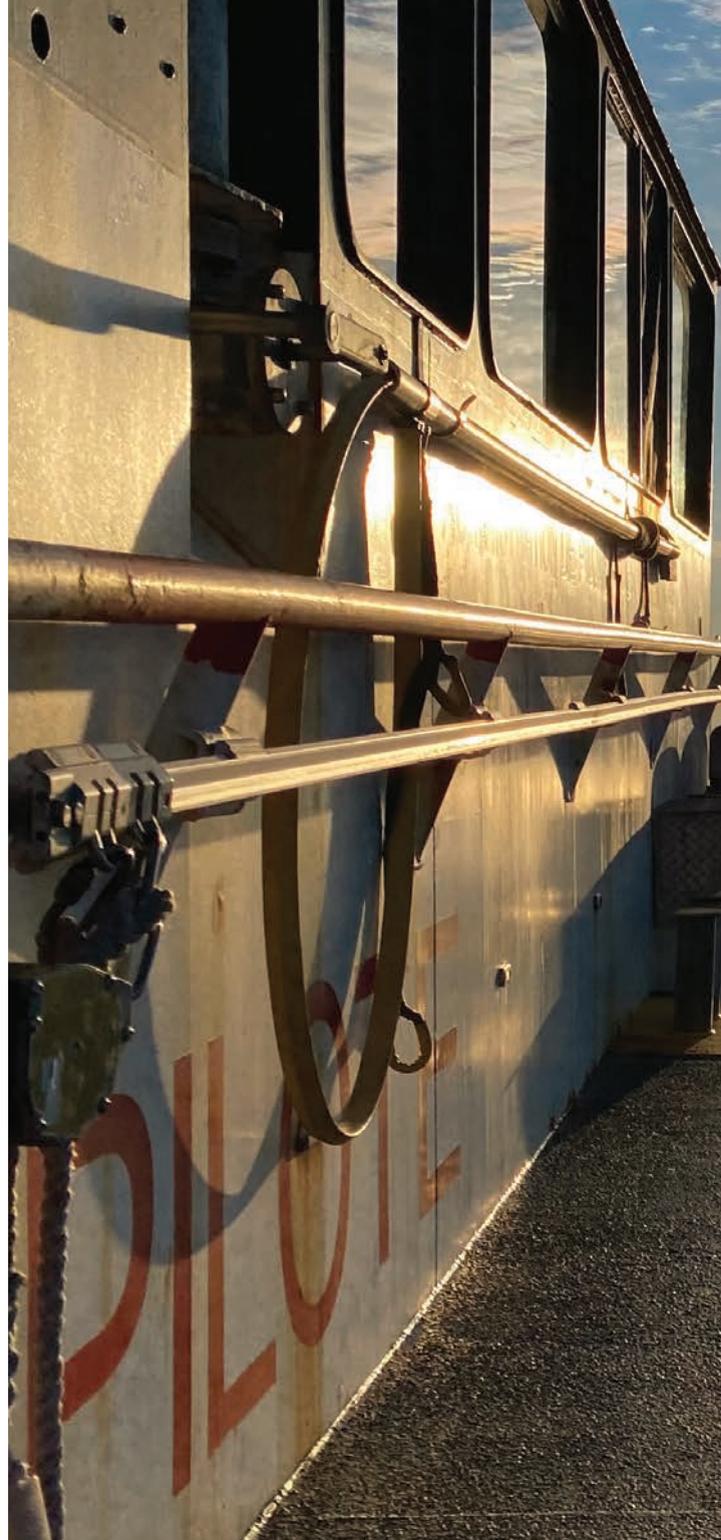
De ce mandat découlent d'ailleurs cinq grands thèmes directeurs qui font naître de multiples projets structurants auxquels est dédiée toute son équipe. Pour l'année 2024, le Conseil d'administration et la haute direction de l'APL ont décidé de concentrer leur énergie à établir un meilleur encadrement des opérations en pilotage, en navigation et en transbordement, à l'autonomie financière ainsi qu'à la pérennité de l'organisation, à la mise en route d'initiatives concrètes en développement durable, au développement des talents internes et des technologies, puis à la création ou au maintien d'alliances avec des acteurs de l'industrie maritime.

Dans cette optique, une collaboration étroite dans la recherche de solutions aux problèmes contemporains, tels que la gestion optimale du trafic maritime croissant et de ses impacts environnementaux, les problèmes démographiques et leurs conséquences sur la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et compétente, le rôle de la technologie et son intégration dans un monde en transition, et la réconciliation avec les nations autochtones le long de nos côtes, représentent les priorités de l'Administration de pilotage des Laurentides pour les mois à venir.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES 2024

L'APL s'est dotée de cinq orientations stratégiques qui la guident dans sa prise de décision et l'aident à définir, puis à hiérarchiser, les projets à mettre en œuvre par les membres de l'équipe :

- Fournir un service de pilotage efficace, sûr et fiable.
- Maintenir l'autonomie financière et des tarifs équitables.
- Intégrer les considérations de développement durable dans la planification, les investissements et le fonctionnement de l'organisation.
- Poursuivre l'innovation en s'appuyant sur les talents internes.
- Promouvoir un corridor résilient et interconnecté grâce à des partenariats stratégiques.





États financiers



Énoncé des responsabilités de la direction

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

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, notamment l'instruction donnée en vertu de l'article 89 ayant trait aux dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements, et le règlement administratif 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 d'audit 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 d'audit.

L'auditeur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, qui est nommée en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ainsi que de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes canadiennes d'audit. Dans son rapport, elle décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'Administration.



Marc-Yves Bertin
Premier dirigeant

Montréal, Canada
27 mars 2024



Pierre-Luc Beauregard, CPA, M. Sc.
Directeur, Finances

Montréal, Canada
27 mars 2024



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2023, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

64

À notre avis, les états financiers ci joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2023, 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).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration de pilotage des Laurentides dont nous avons pris connaissance durant l'audit

des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, le règlement administratif de l'Administration de pilotage des Laurentides ainsi que l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Laurentides dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Administration de pilotage des Laurentides aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration de pilotage des Laurentides à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Nathalie Chartrand, CPA auditrice
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 27 mars 2024

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES**État de la situation financière au 31 décembre***(en dollars canadiens)***Actif**

Courant

Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 765 926\$	7 633 495\$
Créances et autres débiteurs (note 5)	14 457 200	13 305 789
Frais payés d'avance	416 477	2 006 808
	<u>20 639 603</u>	<u>22 946 092</u>

Non courant

Immobilisations corporelles (note 6)	21 098 365	19 214 416
Immobilisations incorporelles (note 7)	2 045 123	1 584 497
Actif au titre de droit d'utilisation (note 10)	1 180 184	1 342 170
	<u>44 963 275\$</u>	<u>45 087 175\$</u>

Total de l'actif**Passif**

Courant

Créditeurs et charges à payer (note 9)	16 255 706\$	16 727 336\$
Obligation locative (note 10)	186 638	180 013
	<u>16 442 344</u>	<u>16 907 349</u>

Non courant

Avantages du personnel	436 346	401 350
Obligations locatives (note 10)	1 443 588	1 630 219
	<u>18 322 278</u>	<u>18 938 918</u>

Total du passif**Capitaux propres**

Bénéfices non répartis (note 12)	26 640 997	26 148 257
	<u>26 640 997</u>	<u>26 148 257</u>

Total du passif et des capitaux propres**2023****2022**

Engagements (note 11) et éventualités (note 15)

*Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.*Approuvé par le Conseil d'administration
pour publication le 27 mars 2024 :JULIUS SPIVACK
Président par intérim
du conseil d'administrationFRANK DI TOMASO
Président
Comité d'audit

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État du résultat global pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

Produits

	2023	2022
Redevances de pilotage	99 629 170\$	94 248 203\$
Produits de bateaux-pilotes	15 310 884	13 691 662
Autres produits	373 822	236 916
	<u>115 313 876</u>	<u>108 176 781</u>

Charges

Honoraires de pilotage	88 384 552	84 079 200
Service de bateaux-pilotes – Impartition	10 376 074	9 291 181
Salaires et avantages du personnel – Autres	6 734 793	6 591 690
Amortissement	2 300 717	1 659 591
Salaires et avantages du personnel - Transbordement	1 914 761	1 796 565
Services professionnels et spéciaux	1 911 391	1 277 917
Coûts d'entretien et de fonctionnement des bateaux-pilotes et navettes	1 103 122	965 254
Frais d'exécution de la <i>Loi sur le pilotage</i>	780 543	567 311
Frais de location	385 612	333 552
Services publics, fournitures et approvisionnements	372 110	410 990
Transports, déplacements et frais d'accueil	150 430	114 443
Entretien	127 399	114 444
Communications	88 175	74 085
Frais financiers	70 777	79 029
Autres charges	120 680	195 110
	<u>114 821 136</u>	<u>107 550 362</u>
Résultat global pour l'exercice	<u>492 740\$</u>	<u>626 419\$</u>

État des variations des capitaux propres pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2023	2022
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	26 148 257\$	25 521 838\$
Résultat global de l'exercice	492 740	626 419
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	<u>26 640 997\$</u>	<u>26 148 257\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

Activités opérationnelles

	2023	2022
Résultat global pour l'exercice	492 740 \$	626 419 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités opérationnelles :		
Amortissement	2 300 717	1 659 591
Intérêt sur l'obligation locative	63 361	70 818
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	34 996	18 478
Perte sur cession d'actifs	-	75 770
Revenus d'intérêts	(303 870)	(160 381)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement :		
Variation des créances et autres débiteurs	(1 151 411)	(596 897)
Variation des frais payés d'avance	(230 259)	(1 684 130)
Variation des créditeurs et charges à payer	(631 037)	1 680 187
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	575 237	1 689 855

70

Activités d'investissement

Acquisitions d'immobilisations corporelles	(1 795 395)\$	(7 262 604)\$
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(1 026 728)	(219 538)
Subvention gouvernementale	318 814	-
Intérêts reçus	303 870	160 381
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2 199 439)	(7 321 761)

Activités de financement

Remboursement des obligations locatives	(180 006)\$	(241 276)\$
Intérêts payés sur les obligations locatives	(63 361)	(70 818)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(243 367)	(312 094)

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Variation de l'exercice	(1 867 569)\$	(5 944 000)\$
Solde au début de l'exercice	7 633 495	13 577 495
Solde à la fin de l'exercice	5 765 926\$	7 633 495\$

Représenté par :

Trésorerie	3 633 386 \$	4 615 844 \$
Équivalents de trésorerie	2 132 540 \$	3 017 651 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2023

1. Pouvoirs et objectifs

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 et efficient dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La Loi prévoit que les redevances de pilotage doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration et être équitables et raisonnables. En vertu de la *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, conformément à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain Plan d'entreprise. L'Administration confirme qu'elle rencontre les exigences de l'instruction depuis 2016.

L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'approbation de l'établissement et de la révision des droits de pilotage. L'Administration peut, par résolution, déterminer des

redevances qui lui sont dues pour la prestation de services liés au pilotage obligatoire. En vertu de la loi, les redevances de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration. Ainsi, les droits de pilotage exigés visent la création d'une réserve financière raisonnable permettant, entre autres, le renouvellement de ses immobilisations.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit payer au ministre des Transports la somme qu'il précise pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la loi, y compris l'élaboration de règlements et le contrôle d'application de la loi.

2. Base d'établissement

Déclaration de conformité

Les états financiers ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

Base d'évaluation

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

3. Informations significatives sur les méthodes comptables

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les sommes détenues par l'Administration dans le compte bancaire et les équivalents de trésorerie sont constitués de sommes déposées dans un compte d'épargne auprès d'une banque à charte canadienne.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles achetées 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. Lorsque des montants sont présentés au titre des travaux en cours, ceux-ci 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, selon le mode linéaire, à des taux établis selon la durée d'utilité estimative des biens, sauf pour les améliorations locatives reliées à la location d'immeubles qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée d'utilité estimée. Lorsque des parties significatives 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 et améliorations locatives	10 à 30 ans
Bateaux-pilotes et navette	
Coque et design	10 à 20 ans
Mécanique	3 à 20 ans
Électrique	15 ans
Équipement	5 à 10 ans
Remorque	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ans
Mobilier et agencements	5 à 10 ans
Matériel de communication	5 à 10 ans
Matériel informatique	3 à 10 ans
Installations d'embarquement	10 à 25 ans
Quais	
Pieux et ancrages	30 ans
Palplanche	30 ans

Acier de contreventement	40 ans
Béton et pierre	40 ans
Défenses	25 ans
Bollards	40 ans
Système mécanique et passerelle	20 ans
Structure fixe	15 ans

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

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

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur et sont constituées d'un droit d'utilisation d'une rampe de lancement aux Escoumins servant à l'exploitation de ses bateaux-pilotes, de logiciels et de contributions à l'acquisition d'unités portables faites à des corporations de pilotes. L'amortissement des immobilisations incorporelles est calculé d'après le mode linéaire, avec des durées de vie estimative variant de 3 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. Le coût des immobilisations développées par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet. 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.

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 et les pertes de valeur sont comptabilisées au résultat global.

Subvention gouvernementale

La subvention gouvernementale est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une subvention et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. La subvention gouvernementale liée à l'acquisition d'immobilisations incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. La subvention gouvernementale liée aux charges engagées est portée en réduction des dépenses connexes. Les sommes reçues avant l'acquisition du coût de l'actif ou de la dépense connexe sont comptabilisées comme subvention gouvernementale reportée et présentées à même les créditeurs et charges à payer.

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 ainsi que des congés spéciaux, qui s'accumulent mais qui ne s'acquièrent pas, permettant à l'employé d'être rémunéré pendant son absence en reconnaissance de services rendus antérieurement. 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 en fonction d'hypothèses et des meilleures estimations de la direction telles que le taux d'actualisation, l'âge à la retraite, le taux d'utilisation des jours excédentaires aux congés octroyés annuellement pour les congés de maladie, le

taux d'utilisation des congés spéciaux, la probabilité de départ et le taux de révision salariale pour calculer la valeur actualisée de l'obligation au titre des congés de maladie et congés spéciaux. Ces hypothèses sont révisées annuellement. Les obligations sont présentées dans le poste créditeurs et charges à payer pour la portion à court terme et dans le poste avantages du personnel pour la portion à long terme à l'état de la situation financière.

Régime de retraite

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

Constataion des produits

Les produits de l'Administration proviennent principalement des redevances de pilotage et de l'exploitation des bateaux-pilotes. Ces produits sont comptabilisés à un moment précis, soit lorsque l'Administration a rempli son mandat de pilotage ou fourni le service de bateau-pilote, et en fonction des prix connus. En contrepartie, l'Administration comptabilise une créance puisque la contrepartie est exigible dès que le service est rendu.

Instruments financiers

L'évaluation initiale des instruments financiers est effectuée à la juste valeur pour tous les instruments financiers et l'évaluation ultérieure dépend de leur classement.

Le classement des actifs financiers dépend à la fois :

- Du modèle économique que suit l'entité pour la gestion des actifs financiers;
- Des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

Les actifs financiers sont évalués au coût amorti s'ils répondent aux conditions suivantes :

- Ils sont détenus selon un modèle économique dont l'objectif est de détenir des actifs financiers afin de percevoir les flux de trésorerie contractuels;
- Les conditions contractuelles des actifs financiers donnent lieu à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts sur le principal restant dû.

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 gains et pertes sont comptabilisés en résultat net lorsque l'actif est décomptabilisé, modifié ou déprécié.

La trésorerie et équivalents de trésorerie de l'Administration, de même que les créances, font partie des actifs financiers.

Après leur comptabilisation initiale, les passifs financiers sont évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Les passifs financiers de l'Administration sont les créditeurs.

Contrats de location

L'Administration a comptabilisé un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative relativement à un contrat de location à la date à laquelle l'actif sous-jacent était disponible pour utilisation par l'Administration (ci-après « date de début »).

L'actif au titre du droit d'utilisation est présenté à l'État de la situation financière. L'actif est initialement évalué au coût, qui comprend le montant initial de l'obligation locative ajusté pour les paiements de loyers effectués à ou avant la date de début, plus les coûts directs initiaux engagés et une estimation de tous coûts de démantèlement et d'enlèvement de l'actif sous-jacent, moins tout avantage incitatif à la location reçu.

L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti sur la plus courte de durée de vie utile de l'actif sous-jacent et la durée du contrat de location sur une base linéaire. De plus, le coût d'un actif au titre du droit d'utilisation est diminué du cumul des pertes de valeur et, le cas échéant, est ajusté pour tenir compte des réévaluations de l'obligation locative afférente.

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui n'ont pas encore été versés à la date de début, calculée à l'aide du taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, si ce taux ne peut être déterminé facilement, du taux d'emprunt marginal de l'Administration. Présentement, l'Administration utilise son taux d'emprunt marginal comme taux d'actualisation.

L'Administration a choisi de ne pas comptabiliser distinctement les composantes non locatives pour les baux d'espace de bureaux (bâtiments). Ainsi, les paiements de loyers et l'obligation locative incluent les paiements relatifs aux composantes locatives et non locatives.

La charge d'intérêt relative aux obligations locatives est comptabilisée en charge au résultat global selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les paiements de loyers relatifs aux contrats de location ayant une durée de location de 12 mois ou moins et aux contrats de location dont l'actif sous-jacent est de faible valeur sont comptabilisés à titre de charge au résultat global selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location. Les actifs de faible valeur comprennent des équipements informatiques et petites pièces de mobilier de bureau.

4. Utilisation d'estimations et recours au jugement

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

a. Estimations comptables importantes

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

b. Jugements importants

Les jugements importants sur la valeur comptable de l'actif et du passif font appel à des hypothèses faites par la direction et reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances. Les jugements le plus importants de la direction sont le traitement comptable lié à la détermination des composantes des immobilisations corporelles et incorporelles et de la méthode utilisée pour l'amortissement des immobilisations.

5. Créances et autres débiteurs

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Créances	12 962 072\$	11 976 816\$
Autres débiteurs	1 495 128	1 328 973
	<hr/>	<hr/>
	14 457 200\$	13 305 789\$

6. Immobilisations corporelles

	Terrains	Bâtiments et améliorations locatives	Bateaux-pilotes et navette	Inspection de bateaux-pilotes
Coût				
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	3 300\$	1 017 943\$	8 825 911\$	–\$
Acquisitions	–	–	90 746	–
Cessions	–	–	–	–
Transfert travaux en cours	–	–	–	–
Solde au 31 décembre 2022	3 300\$	1 017 943\$	8 916 657\$	–\$
Acquisitions	–\$	–\$	648 781\$	736 971\$
Cessions	–	–	–	–
Transfert travaux en cours	–	–	2 700 533	–
Solde au 31 décembre 2023	3 300\$	1 017 943\$	12 265 971\$	736 971\$
Amortissement et pertes de valeur				
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	–\$	379 140\$	3 574 758\$	–\$
Amortissement pour l'exercice	–	63 865	370 968	–
Cession	–	–	–	–
Solde au 31 décembre 2022	–\$	443 005\$	3 945 726\$	–\$
Amortissement pour l'exercice	–\$	63 067\$	477 050\$	92 441\$
Cessions	–	–	–	–
Solde au 31 décembre 2023	–\$	506 072\$	4 422 776\$	92 441\$
Valeurs comptables				
Au 31 décembre 2022	3 300\$	574 938\$	4 970 931\$	–\$
Au 31 décembre 2023	3 300\$	511 871\$	7 843 195\$	644 530\$

Mobilier et agencements	Matériel de communication	Matériel informatique	Installations d'embarquement	Quais	Travaux en cours	Total
348 085\$	174 942\$	2 776 809\$	81 845\$	9 793 484\$	59 542\$	23 081 861\$
4 560	–	48 209	67 750	4 350 806	2 700 533	7 262 604
–	–	–	–	(612 807)	–	(612 807)
–	–	–	–	59 542	(59 542)	–
352 645\$	174 942\$	2 825 018\$	149 595\$	13 591 025\$	2 700 533\$	29 731 658\$
11 132\$	–\$	2 029 917\$	29 777\$	–\$	–\$	3 456 578\$
–	–	(626 504)	–	–	–	(626 504)
–	–	–	–	–	(2 700 533)	–
363 777\$	174 942\$	4 228 431\$	179 372\$	13 591 025\$	–\$	32 561 732\$
210 426\$	96 538\$	2 092 378\$	40 410\$	3 632 020\$	–\$	10 025 670\$
26 311	26 942	188 529	4 132	347 862	–	1 028 609
–	–	–	–	(537 037)	–	(537 037)
236 737\$	123 480\$	2 280 907\$	44 542\$	3 442 845\$	–\$	10 517 242\$
27 065\$	25 359\$	491 029\$	10 496\$	386 122\$	–\$	1 572 629\$
–	–	(626 504)	–	–	–	(626 504)
263 802\$	148 839\$	2 145 432\$	55 038\$	3 828 967\$	–\$	11 463 367\$
115 908\$	51 462\$	544 111\$	105 053\$	10 148 180\$	2 700 533\$	19 214 416\$
99 975\$	26 103\$	2 082 999\$	124 334\$	9 762 058\$	–\$	21 098 365\$

7. Immobilisations incorporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière PPU
Coût			
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	200 000\$	2 342 834\$	435 773\$
Acquisitions	–	194 303	25 235
Transfert travaux en cours	–	195 775	–
Solde au 31 décembre 2022	200 000\$	2 732 912\$	461 008\$
Acquisitions	–\$	853 715\$	–\$
Cessions	–	(249 741)	–
Solde au 31 décembre 2023	200 000\$	3 336 886\$	461 008\$
Amortissement et pertes de valeur			
Solde au 1 ^{er} janvier 2022	150 079\$	1 035 660\$	216 869\$
Amortissement pour l'exercice	13 324	273 900	119 591
Solde au 31 décembre 2022	163 403\$	1 309 560\$	336 460\$
Amortissement pour l'exercice	13 324\$	428 615\$	124 163\$
Cessions	–	(249 741)	–
Solde au 31 décembre 2023	176 727\$	1 488 434\$	460 623\$
Valeurs comptables			
Au 31 décembre 2022	36 597\$	1 423 352\$	124 548\$
Au 31 décembre 2023	23 273\$	1 848 452\$	385\$

8. Facilité de crédit

L'Administration possède une facilité de crédit sous la forme d'un découvert bancaire, autorisé à la hauteur maximale de 1 500 000 \$ en 2023 (1 500 000 \$ en 2022), portant intérêt au taux de base annuel de la banque. Ce découvert bancaire est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Il est garanti par une hypothèque mobilière de premier rang au montant de 3 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2022) sur les créances. Au 31 décembre 2023, l'Administration n'utilisait pas ce découvert (nil en 2022).

Travaux en cours	Total
195 775\$	3 174 382\$
–	219 538
(195 775)	–
–\$	3 393 920\$
173 013\$	1 026 728\$
–	(249 741)
173 013\$	4 170 907\$
–\$	1 402 608\$
–	406 815
–\$	1 809 423\$
–\$	566 102\$
–	(249 741)
–\$	2 125 784\$
–\$	1 584 497\$
173 013\$	2 045 123\$

9. Crédoiteurs et charges à payer

	31 décembre 2023	31 décembre 2022
Créditeurs	16 051 115\$	16 676 948\$
Subvention gouvernementale	159 407	–
Avantages du personnel	45 184	50 388
	16 255 706\$	16 727 336\$

10. Contrats de location

Un contrat de location d'espaces de bureaux est comptabilisé en tant qu'actif au titre du droit d'utilisation et en tant qu'obligation locative.

Actif au titre de droit d'utilisation

Coût au 1^{er} janvier 2023 et au 31 décembre 2023	1 990 114 \$
---	---------------------

Amortissement cumulé au 1^{er} janvier 2023	(647 944) \$
--	---------------------

Amortissement	(161 986)
---------------	-----------

Amortissement cumulé au 31 décembre 2023	(809 930) \$
---	---------------------

Valeur comptable nette au 31 décembre 2023	1 180 184 \$
---	---------------------

80

Obligation locative

Solde au 1^{er} janvier 2023	1 810 232 \$
---	---------------------

Intérêts sur l'obligation locative	63 361
------------------------------------	--------

Paiements de loyers	(243 367)
---------------------	-----------

Solde au 31 décembre 2023	1 630 226 \$
----------------------------------	---------------------

Portion courante	186 638 \$
------------------	------------

Portion non courante	1 443 588 \$
----------------------	--------------

Les paiements contractuels non actualisés à effectuer au titre de l'obligation locative se présentent comme suit :

	31 décembre 2023
Moins de 1 an	243 367 \$
Entre 1 et 5 ans	1 026 194
Plus de 5 ans	590 715
Total	1 860 276 \$

Les paiements contractuels futurs en lien avec les paiements de loyers variables se présentent comme suit :

	31 décembre 2023
Moins de 1 an	395 500 \$
Entre 1 et 5 ans	1 704 262
Plus de 5 ans	1 052 344
Total	3 152 106 \$

Autres montants comptabilisés en résultat global

Charge d'intérêts sur l'obligation locative	63 361 \$
---	-----------

Charge comptabilisée relativement aux paiements de loyers variables non pris en compte dans l'obligation locative	355 539 \$
---	------------

Contrat de location d'espaces à bureaux

Le contrat de location a une durée initiale de 17 ans et contient un large éventail de conditions différentes.

Paiements de loyers variables

Le contrat de location d'espace de bureaux prévoit des paiements de loyers additionnels pour le remboursement d'une quote-part des paiements faits par le bailleur relativement à l'impôt foncier, aux coûts d'assurance ainsi qu'aux frais d'exploitation, tels que des coûts d'énergie, d'entretien, d'administration et de sécurité; ces montants varient en fonction de l'utilisation et l'usure des espaces de bureaux. Les montants définitifs des paiements sont déterminés chaque année et ne sont pas inclus dans l'obligation locative.

Options de renouvellement

Le contrat de location d'espaces de bureaux est assorti d'une option de renouvellement exerçable au gré de l'Administration seulement. Cette option est utilisée en vue de maximiser la flexibilité opérationnelle des activités de l'Administration. Cette option n'est pas prise en compte dans l'évaluation de l'obligation locative, car l'Administration n'a pas la certitude raisonnable de l'exercer. La pratique de l'Administration est de s'assurer que les espaces répondent à ses besoins, lesquels évoluent dans le temps.

11. Engagements

Au 31 décembre 2023, l'Administration avait conclu des ententes pour des dépenses connexes aux services de pilotage et pour des immobilisations. Les montants contractés à la fin d'exercice, mais non encourus, sont :

2024	2 782 063\$
2025	572 044
2026	323 055
2027	196 503
2028 et plus	157 420
	<hr/>
	4 031 085\$

Au 31 décembre 2022, l'Administration avait conclu des ententes pour des dépenses connexes aux services de pilotage et pour des immobilisations pour un montant de 5 225 730 \$.

12. Gestion du capital

La structure de capital de l'Administration consiste en ses bénéfices non répartis.

L'Administration est assujettie aux dispositions sur la gestion financière et la responsabilité de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. La loi limite les investissements aux obligations ou autres obligations de, ou garanties par, Sa Majesté du chef du Canada ou de toute province, ou de toute municipalité au Canada. Au cours de l'année, l'Administration s'est conformée aux exigences de la Loi.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les redevances de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital au cours de l'exercice.

13. Parties liées

L'Administration est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions commerciales qui s'appliquent à des opérations entre parties non apparentées. Ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas significatives.

Les 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 :

	2023	2022
Rémunération et autres avantages à court terme	1 480 786 \$	1 753 001 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	92 498	157 158
	<u>1 573 284 \$</u>	<u>1 910 159 \$</u>

14. Instruments financiers

Juste valeur

Les actifs et les passifs financiers sont la trésorerie et équivalents de trésorerie, les créances et les créditeurs. La valeur comptable de chacun de ces postes correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur par leur échéance qui est à court terme.

Les justes valeurs des instruments financiers sont classées selon une hiérarchie qui reflète l'importance

des données utilisées pour effectuer les évaluations. La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Un instrument financier pour lequel une donnée importante non observable a été prise en compte dans l'évaluation de la juste valeur est classé au niveau le plus bas de la hiérarchie. La hiérarchie des évaluations à la juste valeur se compose des niveaux suivants :

Niveau 1 : La juste valeur est fondée sur les cours du marché (non ajustés) sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques, auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation.

Niveau 2 : La juste valeur repose sur des techniques d'évaluation fondées sur des données d'entrée concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché inclus dans les données d'entrée de niveau 1, qui sont observables directement ou indirectement.

Niveau 3 : La juste valeur repose sur des techniques d'évaluation fondées sur une part importante de données non observables sur le marché.

Au 31 décembre 2023 et 2022, la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont évalués à la juste valeur en fonction du niveau 1 tandis que les créances et les créditeurs sont évalués selon le niveau 2.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances de l'Administration.

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la Loi sur le pilotage stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des redevances de pilotage, et prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les redevances de pilotage sont impayées. Au 31 décembre 2023, aucune créance n'est en souffrance (nil en 2022). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 12 962 072 \$ (11 976 816 \$ au 31 décembre 2022). 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 et équivalents de trésorerie est de 5 765 926 \$ (7 633 495 \$ au 31 décembre 2022).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

L'Administration peut être exposée au risque de taux d'intérêt en raison de l'utilisation de sa facilité de crédit d'exploitation puisque celle-ci porte intérêt. Au 31 décembre 2023, cette facilité n'était pas utilisée (nil en 2022).

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 8, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement. Les créditeurs et charges à payer sont dus à l'intérieur d'une période de trois mois.

L'exposition au risque de l'Administration, ses objectifs, politiques et processus de gestion et d'évaluation de ce risque n'ont pas changé de manière notable par rapport à l'exercice précédent.

15. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est assujettie à diverses réclamations ou poursuites judiciaires. La direction estime que le règlement final de ces réclamations ne devrait pas avoir d'effet important sur les états financiers.

16. Reclassement

Certains chiffres comparatifs des états de la situation financière, du résultat global et des flux de trésorerie ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle adoptée pour l'exercice considéré, principalement un reclassement des frais d'exécution de la *Loi sur le pilotage* anciennement inclus dans les honoraires de pilotage, des frais payés d'avance auparavant inclus dans les créances et autres débiteurs ainsi que de l'actif au titre de droit d'utilisation auparavant inclus dans les immobilisations corporelles.



Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority

Siège social

999, de Maisonneuve O, bureau 1410
Montréal QC H3A 3L4
Téléphone : 514 283-6320
Télécopieur : 514 496-2409

Station de pilotage des Escoumins

40, rue des Pilotes
Les Escoumins QC G0T 1K0
Téléphone : 418 233-2995
Télécopieur : 418 233-3479

pilotagestlaurent.gc.ca



Crédits photo : Jessy Bedard, Annie Garofano, APL