



Pacific Pilotage  
Authority Canada

Administration de pilotage  
du Pacifique Canada

# Administration de pilotage du Pacifique

**ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS**

**Résultats trimestriels**

**Période de six mois jusqu'au 30 juin 2018**

- Déclaration de la responsabilité de la direction
- États financiers non audités et notes
- Discussion et analyse de la direction

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**1130, rue Pender Ouest, bureau 1000**

**Vancouver (C.-B.) V6E 4A4**

**ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS**

**Résultats trimestriels**

**Période de six mois jusqu'au 30 juin 2018**

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. Elle est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration pour les périodes en question et aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

**Original signé par :**

Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant

Vancouver (Colombie-Britannique)  
Le 29 août 2018

**Original signé par :**

Stefan Woloszyn  
Dirigeant principal des finances



**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non audité**

État du résultat global  
(en milliers de dollars)

	<b>Trois mois jusqu'au 30 juin</b>		<b>Six mois jusqu'au 30 juin</b>	
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Produits</b>				
Droits de pilotage	25 491	\$ 23 052	\$ 43 607	\$ 40 484
Intérêts et autres produits	46	52	101	26
	<u>25 537</u>	<u>23 067</u>	<u>43 708</u>	<u>40 510</u>
<b>Charges</b>				
Honoraires des pilotes à contrat	16 866	15 889	29 650	27 835
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	2 923	2 543	4 843	4 487
Transports et déplacements	1 713	1 628	3 034	2 869
Salaires et avantages du personnel	1 653	1 654	3 352	3 374
Formation des pilotes	342	605	590	1 035
Amortissement – immobilisations corporelles	273	368	613	730
Services professionnels et spéciaux	156	130	220	291
Services informatiques	109	92	218	166
Locations	90	94	184	186
Services publics, équipements et fournitures	71	91	149	143
Communications	17	16	41	45
Réparations et entretien	13	20	30	42
Amortissement – actifs incorporels	-	1	-	2
	<u>24 226</u>	<u>23 131</u>	<u>42 924</u>	<u>41 205</u>
Bénéfice (déficit) et résultat (déficit) global total pour la période	1 311	\$ (64)	\$ 784	\$ (695)

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non audité**

État des variations des capitaux propres  
(en milliers de dollars)

	<b>Au 30 juin</b>	
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Bénéfices non distribués au début de l'exercice (non-consolidés)	9 007 \$	9 885 \$
Bénéfice (perte) net(te) pour l'exercice	784	(695)
Autres éléments du résultat global	-	(14)
Résultat global total	<u>784</u>	<u>(709)</u>
Bénéfices non distribués à la clôture de la période	<u>9 791 \$</u>	<u>9 176 \$</u>

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non audité**

État des flux de trésorerie  
(en milliers de dollars)

	<b>Trois mois jusqu'au 30 juin</b>		<b>Six mois jusqu'au 30 juin</b>	
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>				
Entrées de trésorerie – clients	23 318	\$ 21 038	\$ 41 437	\$ 39 157
Sorties de trésorerie – salariés et fournisseurs	(21 873)	(20 330)	(39 444)	(37 391)
Autres produits reçus	-	-	-	-
Ajustements et autres	-	(76)	-	(76)
	<u>1 445</u>	<u>632</u>	<u>1 993</u>	<u>1 690</u>
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles				
	<b>1 445</b>	<b>632</b>	<b>1 993</b>	<b>1 690</b>
<b>Flux de trésorerie (utilisés pour les) liés aux activités d'investissement</b>				
Achat net de placements à long terme	(1)	4	(1)	2 224
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 766	(3)	(2 806)	(124)
Acquisition d'actifs incorporels	-	-	-	-
	<u>(2 767)</u>	<u>1</u>	<u>(2,807)</u>	<u>2,100</u>
Sorties de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement				
	<b>(2 767)</b>	<b>1</b>	<b>(2,807)</b>	<b>2,100</b>
<b>Flux de trésorerie (utilisés pour les) liés aux activités de financement</b>				
Remboursement de la dette bancaire	(96)	(93)	(194)	(190)
Produit de l'hypothèque	2 600	-	2 600	-
	<u>2 504</u>	<u>(93)</u>	<u>2 406</u>	<u>(190)</u>
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement				
	<b>2 504</b>	<b>(93)</b>	<b>2 406</b>	<b>(190)</b>
<b>(Baisse) augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>1 182</b>	<b>540</b>	<b>1 592</b>	<b>3,600</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	5 478	4 442	5 068	1,380
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>6 660</b>	<b>4 982</b>	<b>6 660</b>	<b>4,982</b>

## **Mode de présentation**

Les présents états financiers ont été préparés en conformité avec les Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, les présents états financiers ne comprennent pas la totalité des éléments exigés pour les états financiers annuels et devraient être lus avec les états financiers annuels de l'Administration conformes aux PCGR du Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2017. La direction est d'avis que les états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation juste des résultats pour la période intérimaire dont il est question.

## **1. Administration et objectifs**

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs des droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd en vertu d'une entente de prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des employés pilotes de l'Administration.

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* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu. L'entité que contrôlait l'Administration et qui est dans les présents états financiers (note 2.3) est assujettie à l'impôt sur le revenu.

La principale adresse enregistrée des locaux et du bureau des dossiers de l'Administration est le 1130, rue Pender Ouest, bureau 1000, Vancouver (C.-B.), V6E 4A4.

### **Réglementation des tarifs des droits de pilotage**

Les tarifs que l'Administration applique aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration se sert de règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui lui sont versés.

Comme l'indique la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la *Gazette du Canada*. Toute personne qui a des raisons de croire que les tarifs des droits de pilotage proposés nuisent à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada (l'« Office »), qui est une entité apparentée à l'Administration à titre d'organisme fédéral. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation, au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, ainsi que de verser des intérêts à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La *Loi sur le pilotage* stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

### **Instructions données en vertu de l'article 89**

En 2015, l'Administration a reçu des instructions 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 (C.P. 2015-1114), d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration a pratiquement complété l'harmonisation de ses politiques et prévoit que l'approbation et la mise en œuvre des modifications à celles-ci soient effectuées en 2018.

## **2. Principales méthodes comptables**

### **2.1 Énoncé de conformité**

Les présents états financiers ont été préparés en conformité avec les Normes internationales d'information financière [International Financial Reporting Standards (IFRS)].

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 29 août 2018.

### **2.2 Règles de préparation**

La préparation des états financiers repose sur l'utilisation du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers qui sont évalués à des montants réévalués ou à leur juste valeur à la fin de la période visée par le présent rapport, comme cela est expliqué dans les méthodes comptables ci-après.

Le coût historique se base, en général, sur la juste valeur de la contrepartie versée en échange de biens et de services.

La juste valeur est le prix qui serait obtenu pour la vente d'un actif, ou payé pour le transfert d'un élément de passif dans le cadre d'une transaction ordonnée entre des participants au marché, à la date de l'évaluation, peu importe que ce prix soit directement observable ou estimé en utilisant une autre technique d'évaluation. En évaluant la juste valeur d'un actif ou d'un passif, l'Administration tient compte des caractéristiques de l'actif ou du passif si les participants au marché prennent en compte ces caractéristiques lors de l'établissement du prix de l'actif ou du passif à la date de l'évaluation. La juste valeur aux fins d'évaluation et de divulgation dans les présents états financiers est déterminée sur cette base, à l'exception des transactions de location visées par l'IAS 17.

### **2.3 1008799 B.C. Ltd.**

Les états financiers de l'Administration consolidaient auparavant les états financiers de l'Administration et d'une entité contrôlée par l'Administration (1008799 B.C. Ltd). Le 5 avril 2018, l'Administration a cessé de contrôler cette entité, de sorte que les états financiers et les activités de celle-ci ne sont plus consolidés avec les états financiers de l'Administration.

Juste avant de se départir du contrôle de l'entité, l'Administration a acquis un navire appartenant à cette entité pour un montant égal au solde de 2,5 millions de dollars qui était dû à l'Administration au titre de l'hypothèque.

La consolidation d'une entité détenue débute quand l'Administration obtient le contrôle de l'entité détenue et cesse quand l'Administration perd le contrôle de l'entité détenue. Plus particulièrement, les produits et les charges de l'entité détenue acquise ou cédée durant l'exercice sont inclus dans l'état consolidé du résultat net et les autres éléments du résultat global, à partir de la date où l'Administration prend le



contrôle jusqu'à la date où l'Administration cesse de contrôler l'entité détenue (5 avril 2018). L'état des capitaux propres reflète les bénéfices non répartis non consolidés.

#### 2.4 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes, ainsi que les placements à court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

#### 2.5 Comptabilisation des produits

Les produits des services de pilotage et d'affrètement coque nue sont évalués à la juste valeur de la contrepartie versée ou à recevoir. Les produits des services de pilotage sont comptabilisés quand le service de pilotage est fourni. Les produits de l'affrètement coque nue sont comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du contrat.

#### 2.6 Intérêts créditeurs

Les intérêts créditeurs d'un actif financier sont comptabilisés lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'Administration et leur montant peut être évalué de façon fiable. Les intérêts créditeurs sont accumulés à intervalles réguliers par rapport au montant en principal non réglé et au taux d'intérêt applicable, lequel actualise exactement les flux de trésorerie futurs sur la durée de vie prévue de l'actif financier pour la valeur comptable nette de l'actif à la comptabilisation initiale.

#### 2.7 Devises étrangères

Lors de la préparation des états financiers de l'Administration, les transactions en devises autres que la monnaie fonctionnelle de l'Administration (devises étrangères) sont comptabilisées au taux de change en vigueur aux dates des transactions. À la fin de chaque période de rapport, les éléments monétaires libellés en devises étrangères sont convertis au taux en vigueur à cette date. Les éléments non monétaires comptabilisés à la juste valeur qui sont libellés en devises étrangères sont reconvertis aux taux en vigueur à la date où la juste valeur a été déterminée. Les éléments non monétaires qui sont évalués au chapitre du coût historique dans une devise étrangère ne sont pas convertis.

#### 2.8 Avantages du personnel

##### (i) Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées qui est établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada.

Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration pour payer les coûts des services actuels. En vertu de la législation actuellement en place, l'Administration n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de tout service antérieur ou de toute insuffisance de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées comme une charge durant l'exercice pendant lequel les salariés rendent les services, et elles représentent l'obligation totale de l'Administration en matière du régime de retraite.

##### (ii) Autres avantages sociaux du personnel

Les salariés syndiqués ont droit à des indemnités de départ et à des congés de maladie (la direction et les pilotes du fleuve Fraser n'ont droit qu'à des congés de maladie) aux termes des conventions collectives ou

des contrats de travail. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé dans les états financiers au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

Les coûts relatifs aux prestations déterminées et l'obligation correspondante sont déterminés de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en tenant compte de la meilleure estimation de la direction.

Les gains et pertes actuariels sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global (AERG).

## 2.9 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, et par la suite comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé et toute moins-value cumulée. Le coût des actifs construits par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et celui de la construction, ainsi que les intérêts sur les prêts directement attribuables à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils commencent à être amortis dès qu'ils entrent en service.

L'amortissement est comptabilisé de façon à affecter le coût ou l'évaluation des actifs moins leur valeur résiduelle au cours de leur vie utile, selon la méthode linéaire. La durée de vie utile, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement estimées sont examinées à la fin de chaque période de rapport, et les modifications d'estimations comptables sont représentées de façon prospective. Les durées de vie utile des actifs de l'Administration sont les suivantes :

- Bâtiments et quais flottants 10 à 20 ans
- Bateaux-pilotes 25 ans
- Moteurs de bateaux-pilotes 10 250 heures de fonctionnement
- Générateurs pour bateaux-pilotes 10 ans
  - Équipement
    - communication et autre 4 à 10 ans
    - ordinateurs 3 ans
    - simulateurs 5 ans
  - Améliorations locatives Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou durée restante du bail

De plus, l'Administration examine la valeur comptable de ses actifs non financiers, ce qui comprend les immobilisations corporelles et les actifs incorporels, à chaque fin d'exercice financier pour déterminer s'il existe des signes de baisse de valeur. S'il y a de tels signes, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Pour l'évaluation de la baisse de valeur, les actifs qui ne peuvent pas être testés individuellement sont regroupés pour former le plus petit groupe d'actifs générant, par leur utilisation continue, des entrées de fonds largement indépendantes des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'usage et sa juste valeur moins les coûts de vente. Aux fins de l'évaluation de la valeur d'usage, les flux de trésorerie futurs estimés sont comptabilisés à leur valeur actualisée au moyen d'un taux d'actualisation qui reflète les évaluations actuelles du marché pour la valeur de rendement de l'argent et les risques propres à l'actif.

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

Les pertes de valeur comptabilisées au cours de périodes antérieures sont évaluées à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe des indications qui confirment que la perte a diminué ou bien qu'elle n'existe plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations ayant servi à

déterminer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'excède pas la valeur comptable qui aurait été déterminée, après amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

En ce qui concerne les simulateurs, les coûts des logiciels achetés par l'Administration pour son propre usage et qui font partie intégrante du matériel (parce que l'équipement ne peut pas fonctionner sans ce logiciel) sont considérés comme faisant partie du coût du matériel informatique et inscrits dans les immobilisations corporelles.

## 2.10 Actif incorporel

Les logiciels acquis sont comptabilisés au coût et amortis selon la méthode linéaire sur sa durée de vie utile estimée de cinq ans.

## 2.11 Instruments financiers

Les actifs et les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur. Les coûts des transactions – qui sont directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers ou à l'émission de passifs (autres que les actifs financiers et les passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net) – sont ajoutés à la juste valeur des actifs ou des passifs, ou ils sont déduits, s'il y a lieu, à la comptabilisation initiale. Les coûts des transactions qui sont directement attribuables à l'acquisition des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés immédiatement en résultat.

### Actifs financiers

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, certaines autres créances et les placements.

L'Administration classe ses actifs financiers dans les catégories suivantes : à la juste valeur par le biais du résultat net, et les prêts et créances. La classification dépend de la raison pour laquelle les actifs financiers ont été acquis. La direction détermine la classification de ses actifs financiers à la comptabilisation initiale. Ils sont décomptabilisés quand les droits contractuels aux flux de trésorerie générés par l'actif financier expirent, ou quand l'actif financier et tous les risques et avantages considérables sont transférés.

### Actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net

Les actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net comprennent les actifs financiers qui sont classés comme détenus à des fins de transactions ou désignés comme actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net à la comptabilisation initiale. Un actif financier est classé comme détenu à des fins de transactions s'il a été acquis principalement dans le but d'être vendu à court terme. Les instruments dérivés sont également classés comme détenus à des fins de transactions sauf s'ils sont désignés comme instruments de couverture. Les actifs de cette catégorie sont évalués à leur juste valeur, et les gains et les pertes sont comptabilisés dans le résultat net.

L'Administration a choisi de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat. Les placements sont comptabilisés initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et pertes qui découlent des changements des justes valeurs ou de la vente de placements sont inclus dans les intérêts et autres produits dans l'état du résultat étendu. Les intérêts et autres produits sont présentés après déduction des frais liés aux placements.

## Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Les créances clients et certaines autres créances qui constituent des instruments financiers de l'Administration sont classées comme des prêts et créances.

Les créances clients et certaines autres créances qui constituent des instruments financiers sont comptabilisées initialement à la juste valeur, puis au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs, moins la provision pour moins-value. Les créances individuellement substantielles sont prises en considération pour une baisse de valeur lorsqu'elles sont en souffrance ou si d'autres preuves objectives sont reçues selon lesquelles une contrepartie précise fera défaut. Les créances qui ne sont pas considérées individuellement comme ayant subi une baisse de valeur sont examinées quant à leur dépréciation en groupes, qui sont déterminés en fonction de l'industrie et de la région de la contrepartie et d'autres caractéristiques du risque de crédit partagé. L'estimation de la moins-value est ensuite fondée sur les taux des défauts historiques récents des contreparties pour chaque groupe établi.

## Passifs financiers

Les passifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. Ils sont évalués initialement à la juste valeur ajustée selon les coûts de transaction, sauf pour ceux comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net qui sont évalués initialement à la juste valeur. Un passif financier est décomptabilisé quand il est éteint, résilié ou annulé, ou qu'il expire. Les passifs financiers de l'Administration comprennent les créditeurs et charges à payer et ils sont comptabilisés initialement à la juste valeur, puis évalués au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs.

### 2.12 Changements futurs des politiques comptables et des divulgations

#### Normes internationales d'information financière (IFRS) nouvelles et révisées publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

L'Administration n'a pas appliqué les IFRS nouvelles et révisées suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur :

##### IFRS 16 *Contrats de location*<sup>1</sup>

L'IFRS 16 remplacera la précédente IAS 17 *Contrats de location* et les interprétations connexes. L'IFRS 16 précise comment un comptable utilisant les normes IFRS comptabilisera, évaluera, présentera et divulguera les contrats de location. L'Administration adoptera l'IFRS 16 au cours de l'exercice 2019. Cela l'oblige à comptabiliser toutes les locations de matériel en tant que passif égal à la valeur réduite actuelle des futurs paiements de location, que les locations aient été considérées auparavant comme des locations d'immobilisations ou d'exploitation. Cette norme devient effective à partir de l'exercice débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2019, et l'Administration a décidé de ne pas adopter la norme plus tôt.

La direction effectuée une évaluation initiale des conséquences de l'adoption de l'IFRS 16. Pendant l'exercice 2019, elle va comptabiliser 1,3 M\$ de locations existantes comme un passif et une immobilisation, par suite de cette IFRS. Ce passif (et l'actif correspondant) seront amortis d'ici décembre 2022.

<sup>1</sup> En vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'application précoce étant permise. L'Administration a l'intention d'adopter cette disposition au cours de l'exercice 2019.

### 3. Jugements comptables importants et autres sources principales d'incertitude concernant les estimations

En appliquant les méthodes comptables de l'Administration – lesquelles sont décrites dans la note 2 – la direction doit formuler des jugements, des estimations et des hypothèses concernant les valeurs comptables des actifs et des passifs qui ne sont pas évidents de prime abord et qui proviennent d'autres ressources. Les estimations et les hypothèses connexes se basent sur l'expérience historique et d'autres facteurs qui sont jugés pertinents. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui les sous-tendent sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont effectuées – si la révision a une influence seulement sur cette période – ou dans la période de révision et les périodes futures, si la révision touche les périodes en cours et futures.

#### 3.1 Jugements importants en appliquant les méthodes comptables

La préparation des états financiers exige que la direction émette des jugements qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables, qu'elle fasse des estimations et qu'elle pose des hypothèses qui influencent la valeur déclarée des actifs, des passifs, des produits et des charges. Les résultats réels peuvent être différents des estimations et des hypothèses faites par la direction.

##### Immobilisations corporelles

Les jugements importants de la direction pour appliquer les méthodes comptables de l'Administration comprennent la détermination des composantes et la méthode à utiliser pour l'amortissement des immobilisations corporelles.

#### 3.2 Sources principales d'incertitude concernant les estimations

Les renseignements suivants sont des hypothèses clés concernant l'avenir et d'autres principales sources d'incertitude concernant les estimations à la fin de la période de rapport susceptibles de présenter un risque considérable de causer un rajustement important des valeurs comptables des actifs et passifs durant le prochain exercice financier.

##### Obligations au titre des prestations déterminées

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes faites par la direction et qui sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur les états financiers comprennent la détermination de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées pour les autres avantages sociaux du personnel sur une base actuarielle en utilisant les meilleures estimations et hypothèses de la direction. Tout changement des estimations et des hypothèses, y compris le taux d'actualisation, influencera la valeur comptable de l'obligation au titre des prestations déterminées. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées se fonde sur les taux d'intérêt des obligations de sociétés de grande qualité de la même devise et avec des durées similaires jusqu'à échéance.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont effectuées et dans les périodes ultérieures concernées.

## Administration de pilotage du Pacifique

### Discussion et analyse de la direction

#### Résultats financiers trimestriels non audités en date du 30 juin 2018

<b>Analyse du trafic pour la période de six mois se terminant le 30 juin 2018</b>					
	<u>Données réelles de 2018</u>	<u>Budget de 2018</u>	<u>Données réelles par rapport au budget de 2018</u>	<u>Données réelles de 2017</u>	<u>Données réelles de 2018 par rapport aux données réelles de 2017</u>
Voyages côtiers	5 980	6 052	(72)	6 057	(77)
Voyages fluviaux	562	586	(24)	516	46
Total	6 542	6 638	(96)	6 573	(31)

#### Comparaison avec le Plan d'entreprise (budget) de 2018

Pour le premier semestre se terminant le 30 juin 2018, l'Administration a effectué 6 542 affectations de pilotage, ce qui représente une baisse de 96 affectations (1 %) par rapport aux prévisions et de 31 affectations (0,5 %) par rapport au premier semestre se terminant le 30 juin 2017. Avec ces niveaux de trafic, nous avons généré des produits de 43,7 millions de dollars et un bénéfice net de 0,8 million de dollars.

Les flux de trésorerie découlant des activités d'exploitation ont entraîné un bénéfice de 4,6 millions de dollars. Les réserves financières ont été maintenues à 0,5 million de dollars entre le 31 décembre 2017 et le 30 juin 2018. La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont passés de 5,1 millions de dollars au 31 décembre 2017 à 6,7 millions de dollars au 30 juin 2018. Au 30 juin 2018, notre dette s'élevait à 2,10 millions de dollars.

## ANALYSE DES ÉCARTS

### **Administration de pilotage du Pacifique**

<b>Pour l'exercice se terminant le</b> <i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	<b>30 juin 2018</b>				
	<b>Données réelles</b>	<b>Budget</b>	<b>Écart Fav. (défav.)</b>	<b>Écart (%)</b>	<b>Année précédente</b>
<b>PRODUITS</b>					
Pilotage côtier	31 749	30 300	1 450	5 %	29 450
Pilotage fluvial	1 854	1 902	(47)	-2 %	1 783
Déplacements - Côte	3 651	3 674	(23)	-1 %	3 417
Déplacements - Fleuve	92	97	(4)	-4 %	93
Produits des bateaux-pilotes	4 394	4 333	61	1 %	3 972
Droits de remplacement des bateaux-pilotes	259	262	(3)	-1 %	261
Carburant des bateaux-pilotes	1 018	836	182	22 %	789
Frais de pontage	353	325	-	-	672
Intérêts des placements à court terme et autres produits	407	244	163	67 %	157
Gains (déficit) associés aux placements	(69)	0	(69)	-	(83)
Autres éléments du résultat global	0	0	0	-	0
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>43 708</b>	<b>41 971</b>	<b>1 737</b>	<b>4 %</b>	<b>40 510</b>

<b>CHARGES</b>	<b>Données réelles</b>	<b>Budget</b>	<b>Écart fav. (défav.)</b>	<b>Écart %</b>	<b>Année précédente</b>
Honoraires des pilotes contractuels	29 311	28 292	1 020	4 %	27 488
Frais de rappel – côte	334	625	(291)	-47 %	343
Salaires et formation des apprentis pilotes	237	771	(534)	-69 %	648
Formation de pilotes expérimentés - Contrat	337	425	(88)	-21 %	385
Soutien aux UPP – pilotes côtiers	33	133	(100)	-75 %	41
Projet d'hélicoptères	0	9	(9)	-100 %	211
Projets d'exploitation	0	100	(100)	-100 %	0
Salaires et avantages des pilotes fluviaux	1 404	1 366	38	3 %	1 420
Transport et déplacements – côte	2 787	2 841	(54)	-2 %	2 660
Transport et déplacements – fleuve	96	100	(4)	-4 %	99
Salaires et avantages du personnel des bateaux-pilotes	2 601	2 716	(115)	-4 %	2 493
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 213	889	325	37 %	889
Carburant des bateaux-pilotes	836	760	77	10 %	651
Réparations aux bateaux-pilotes	194	339	(145)	-43 %	252
Amortissement	613	740	(127)	-17 %	732
Salaires et avantages du personnel	1 947	2 040	(93)	-5 %	1 954
Frais de service - Transports Canada	0	0	0		0
Ensemble des autres coûts	981	1 034	(52)	-5 %	945
<b>CHARGES TOTALES</b>	<b>42 924</b>	<b>43 178</b>	<b>(253)</b>	<b>-1 %</b>	<b>41 213</b>
<b>GAIN NET (PERTE)</b>	<b>784</b>	<b>(1 207)</b>	<b>1 991</b>	<b>-165 %</b>	<b>(702)</b>

Le 1<sup>er</sup> avril 2018, l'Administration a instauré une hausse tarifaire de 3,75 % avec l'appui écrit de l'industrie. La prochaine majoration tarifaire soutenue par l'industrie prendra effet le 1<sup>er</sup> janvier 2019. La hausse de 3,75 % pour 2018 vise à aider à stabiliser les marges de l'Administration après cinq années consécutives de diminution des surplus résultant de faibles majorations tarifaires. Par conséquent, l'Administration a prévu un investissement de 0,6 million de dollars dans le poste Investissements pour l'exercice 2018 afin d'avoir un solde d'environ 1,1 million de dollars.

Les résultats financiers pour le premier semestre se terminant le 30 juin 2018 ont été supérieurs de 2,0 millions de dollars aux prévisions. Cet écart s'explique par un certain nombre de facteurs, tel qu'expliqué ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier pour le premier semestre de 2018 ont été de 1,5 million de dollars (5 %) supérieurs aux prévisions. Cela est principalement attribuable à l'augmentation des affectations pour des transporteurs de charbon sur la côte Ouest (hausse de 19 % par rapport au premier semestre de 2017). Les navires charbonniers sont parmi les plus grands dont l'Administration s'occupe, ce qui entraîne des unités de pilotage plus élevées et par conséquent des produits supérieurs par affectation.
2. Les produits du pilotage sur le fleuve Fraser pour le premier semestre de 2018 ont été inférieurs de 47 000 \$ (2 %) aux prévisions. Cela s'explique avant tout par la baisse du trafic fluvial par rapport aux prévisions, soit 562 affectations réelles contre 586 prévues (diminution de 4 %).

3. Les produits du carburant pour le premier semestre de l'exercice ont dépassé les prévisions de 182 000 \$ (22 %). Cette hausse tient à l'augmentation du prix affiché du diesel et a été partiellement compensée par une augmentation des coûts de carburant qui ont dépassé de 77 000 \$ (10 %) les prévisions.
4. L'écart favorable des produits du pilotage côtier correspond à l'augmentation des honoraires des pilotes contractuels, car les pilotes côtiers sont payés pour chaque affectation. Les charges des pilotes côtiers contractuels pour le semestre ont dépassé de 1,0 million de dollars (4 %) les prévisions, ce qui est directement proportionnel aux augmentations des produits de pilotage côtier.
5. Les marges pour le fleuve Fraser ont diminué de 28 % à 24 % par rapport aux prévisions, avant tout parce qu'il y a eu deux pilotes en congé de maladie pendant tout le premier trimestre, ce qui a entraîné une augmentation des coûts liés aux heures supplémentaires et aux rappels. Les salaires et les avantages sociaux des pilotes fluviaux ont dépassé de 38 000 \$ les prévisions en raison des dépenses en heures supplémentaires et rappels, et ce, même s'il y a eu moins d'affectations (24 affectations de moins que prévu).
6. Les marges pour les déplacements pour le semestre ont été conformes aux prévisions. Les marges prévues étaient de 22 % et les marges réelles à la fin du semestre se sont établies à 23 %.
7. Les marges des bateaux-pilotes ont été de 129 000 \$ (2 %) supérieures aux prévisions, avant tout en raison des produits plus élevés (prix du carburant supérieurs, tel que discuté plus haut), combinés à un nombre inférieur d'affectations et à des coûts de carburant et des honoraires connexes moindres. Le bateau-pilote de Pine Island, qui appartient à l'entrepreneur, a effectué 207 affectations au premier semestre 2018, soit 32 % de plus qu'en 2017.
8. Les coûts des apprentis pilotes et de la formation ont été de 534 000 \$ (69 %) inférieurs aux prévisions, avant tout parce que huit apprentis de plus devaient être embauchés au début de 2018 (alors qu'aucun n'était dans le système à la fin de juin 2018). Six nouveaux pilotes entrent en fonction en juillet 2018.
9. Les coûts de formation des pilotes expérimentés ont été inférieurs de 291 000 \$ (47 %) aux prévisions, avant tout en raison des différences de planification des dépenses prévues par rapport aux activités de formation réelles. La formation de ce groupe de pilotes devrait reprendre en juillet 2018 et les dépenses réelles à la fin de l'exercice devraient être conformes aux prévisions.
10. Les salaires et les coûts administratifs ont été de 93 000 \$ (5 %) inférieurs aux prévisions, avant tout en raison des efforts activement déployés pour contrôler tous les coûts qui ne sont pas couverts par une convention collective ou une entente de service.

Les bénéfices nets pour le semestre se terminant le 30 juin 2018 ont été de 783 000 \$ alors qu'une perte de 1,2 million de dollars avait été prévue. Les bénéfices projetés pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018 devraient être de 1,1 million de dollars.

#### Crédits parlementaires

En vertu de l'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage* l'Administration n'a pas le droit de recevoir des crédits parlementaires. Depuis sa création en 1972 l'Administration est financièrement autonome et elle adopte régulièrement une stratégie garantissant que cet objectif demeure une priorité absolue.

#### Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques organisationnels (GRO) a été intégré à la stratégie de l'Administration, et des progrès considérables ont été accomplis en vue de créer une culture de gestion des risques dans tout l'organisme. Tous les domaines ont été intégrés à ce programme, y compris les pilotes contractuels et les employés pilotes, les bateaux-pilotes, les activités de répartition, la gestion ainsi que le conseil d'administration et la direction. Le comité de supervision de la gestion des risques organisationnels détermine si les risques sont opérationnels ou stratégiques. Les risques opérationnels sont assignés aux gestionnaires appropriés afin qu'ils les atténuent et les examinent. Les risques stratégiques sont supervisés par le conseil d'administration, et activement gérés et atténués par un comité approprié.



Le comité de supervision de la gestion des risques organisationnels est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de représentants de chacun des domaines susmentionnés. Le comité, qui relève du conseil d'administration, supervise les exercices de planification des scénarios et de préparation aux urgences, et il examine le registre des risques pour s'assurer qu'il est exact et à jour. Le comité attribue continuellement les risques pertinents à des comités et des gestionnaires spécifiques pour qu'ils les examinent. Les membres et le président de chacun de ces comités siègent au comité de supervision de la gestion des risques organisationnels, et ils rendent compte des risques à ce comité et directement au conseil d'administration dans les rapports qu'ils lui adressent. En outre, le conseil d'administration recherche activement des risques nouveaux et émergents lors de l'exercice de planification stratégique annuel de l'Administration et des réunions ordinaires qui sont planifiées tout au long de l'année.

L'Administration demeure déterminée à ce qu'il y ait, pour tous les risques, des mesures d'atténuation appropriées qui sont examinées régulièrement. Les responsables de la gestion des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et les mesures d'atténuation, qui font partie d'un document complet sur les risques. Elles ne sont pas comprises dans le présent rapport, qui comporte toutefois un résumé des cinq principaux risques stratégiques et opérationnels à l'intention du lecteur.

En règle générale, les risques jugés élevés sont examinés au moins une fois tous les trois mois, les risques jugés moyens, au moins une fois tous les six mois et les risques jugés faibles, au moins une fois par année. En outre, les responsables de la gestion des risques, qui font partie de la direction, sont tenus de faire des présentations annuelles de leur(s) risque(s) aux comités auxquels ils sont affectés et le conseil d'administration examine le registre des risques intégral une fois par année.

## Principaux indicateurs de rendement

Le conseil d'administration examine régulièrement le rendement de l'Administration. Certains indicateurs clés de rendement se trouvent dans le présent rapport et sont indiqués ci-dessous. Ces indicateurs sont présentement à l'étude avec l'industrie dans le but de les améliorer.

# Administration de pilotage du Pacifique

## INDICATEURS CLÉ DE RENDEMENT

### 2e trimestre – 2018

		<u>But</u>	<u>Résultats à ce jour</u>
<b>Sécurité</b>			
1.	Incidents à bord de navires dont la conduite est assurée par un pilote	0	1
2.	Incidents à bord de bateaux-pilotes	0	0
<b>Fiabilité</b>			
3.	Nombre de retards (heures) causés par des pilotes	0	1(1,25)
4.	Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition	0	0
5.	Nombre de retards (heures) causés par des bateaux-pilotes	0	1(3)
6.	Nombre de retards (heures) causés par des pannes informatiques	0	0
7.	Nombre total d'heures de retard causées par les motifs 3 à 6	0	4,25
<b>Efficacité : En général</b>			
8.	Temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes qui n'entraîne pas de retards opérationnels [nombre total de jours qui causent des retards/total des jours]	0 %	0,65 %
9.	Incidents de pollution à bord des bateaux-pilotes	0	0
10.	Maintien d'une moyenne de huit jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	8 jours	3,7 jours
11.	Maintien d'une moyenne de huit jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	8 jours	2,05 jours
<b>Efficacité : Pilotes</b>			
12.	Plaintes à propos du niveau de service [nombre de plaintes/nombre d'affectations]	0 %	0,2 %
13.	Pourcentage de rappels par rapport aux affectations	2,5 %	2,04 %
14.	Pourcentage du coût des rappels par rapport au total des recettes de pilotage	1 %	1,05 %
15.	Augmentation annuelle des coûts par rapport à l'IPC de Vancouver	À venir en fin d'exercice	À venir en fin d'exercice
16.	Affectations annuelles par pilote		
17.	Nombre annuel moyen d'heures sur la passerelle par pilote		
18.	Coût annuel moyen par affectation		
19.	Utilisation annuelle des pilotes – temps passé à travailler [(temps à bord + temps de déplacement + repos)/1950]		
20.	Utilisation annuelle des pilotes – retards au terminal [heures de retard au terminal/nombre total d'heures en affectation]		
21.	Utilisation annuelle des pilotes – temps de déplacement et temps à bord [heures passées en déplacement/heures en affectation]		
22.	Utilisation annuelle des pilotes – annulations [nombre d'annulations/nombre d'affectations]		
<b>Finances</b>			
23.	Maintien d'un fonds d'urgence approprié	500,000 \$	504,000 \$
24.	Maintien des coûts indirects à moins de 8,5 %	8,5 %	6,8 %
25.	Comptes débiteurs – pourcentage des factures de moins de 30 jours	90 %	97 %