



Pacific Pilotage  
Authority Canada

Administration de pilotage  
du Pacifique Canada

# Administration de pilotage du Pacifique

**ÉTATS FINANCIERS NON VÉRIFIÉS**

**Résultats trimestriels**

**Période de neuf mois jusqu'au 30 septembre 2011**

- Déclaration de la responsabilité de la direction
- États financiers non vérifiés 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 VÉRIFIÉS**

**Résultats trimestriels**

**Période de neuf mois jusqu'au 30 septembre 2011**

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 vérifiés 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.

**Originellement signée par :**

Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant

Vancouver (Colombie-Britannique)  
Le 9 novembre 2011

**Originellement signée par :**

Bruce Chadwick  
Directeur des finances

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non vérifiés**

État de la situation financière  
(en milliers de dollars)

**ACTIF**

|   | <b>Au 30 septembre<br/>2011</b> |    | <b>Au 31 décembre<br/>2010</b> |    |
|---|---------------------------------|----|--------------------------------|----|
| <b>À court terme</b>                    |                                 |    |                                |    |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5 002                           | \$ | 6 805                          | \$ |
| Actifs financiers dérivés               | -                               |    | 13                             |    |
| Créances d'exploitation                 | 5 671                           |    | 4 624                          |    |
| Frais payés d'avance et autres créances | 1 649                           |    | 976                            |    |
|   | <u>12 322</u>                   |    | <u>12 418</u>                  |    |
| <b>À long terme</b>                     |                                 |    |                                |    |
| Placements à long terme                 | 5 274                           |    | 3 059                          |    |
| Immobilisations corporelles             | 10 736                          |    | 11 282                         |    |
| Actifs incorporels                      | 240                             |    | 280                            |    |
|   | <u>16 250</u>                   |    | <u>14 621</u>                  |    |
|   | <b><u>28 572</u></b>            | \$ | <b><u>27 039</u></b>           | \$ |

**PASSIF**

|                               |              |    |               |    |
|-------------------------------|--------------|----|---------------|----|
| <b>À court terme</b>          |              |    |               |    |
| Créditeurs et charges à payer | 7 180        | \$ | 5 920         | \$ |
| Dette bancaire                | -            |    | 3 632         |    |
|                               | <u>7 180</u> |    | <u>9 552</u>  |    |
| <b>À long terme</b>           |              |    |               |    |
| Indemnités de départ          | 788          |    | 711           |    |
|                               | <u>788</u>   |    | <u>711</u>    |    |
|                               | <u>7 968</u> |    | <u>10 263</u> |    |

**CAPITAUX PROPRES**

|                        |                      |    |                      |    |
|------------------------|----------------------|----|----------------------|----|
| Capital d'apport       | 806                  |    | 806                  |    |
| Bénéfices non répartis | 19 798               |    | 15 970               |    |
|                        | <u>20 604</u>        |    | <u>16 776</u>        |    |
|                        | <b><u>28 572</u></b> | \$ | <b><u>27 039</u></b> | \$ |

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non vérifiés**

État des résultats, du résultat étendu et des changements de capitaux propres  
(en milliers de dollars)

|  | <b>3 mois, jusqu'au 30 septembre</b> |                         | <b>9 mois, jusqu'au 30 septembre</b> |                         |
|--|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
|  | <b>2011</b>                          | <b>2010</b>             | <b>2011</b>                          | <b>2010</b>             |
| <b>Produits</b>  |                                      |                         |                                      |                         |
| Droits de pilotage   | 19 238 \$                            | 17 852 \$               | 50 823 \$                            | 46 088 \$               |
| Intérêts et autres produits                                    | 127                                  | 44                      | 223                                  | 142                     |
|  | <u>19 365</u>                        | <u>17 896</u>           | <u>51 046</u>                        | <u>46 230</u>           |
| <b>Charges</b>   |                                      |                         |                                      |                         |
| Honoraires des pilotes à contrat                               | 11 780                               | 10 713                  | 30 921                               | 27 083                  |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes                       | 2 186                                | 2 001                   | 5 756                                | 5 156                   |
| Transports et déplacements                                     | 1 580                                | 1 436                   | 4 183                                | 3 767                   |
| Salaires et avantages sociaux du personnel                     | 909                                  | 782                     | 2 415                                | 2 212                   |
| Salaires et avantages sociaux des pilotes                      | 455                                  | 356                     | 1 434                                | 1 366                   |
| Formation des pilotes  | 73                                   | 265                     | 438                                  | 1 281                   |
| Amortissement – immobilisations corporelles                    | 222                                  | 242                     | 665                                  | 580                     |
| Services professionnels et spéciaux                            | 190                                  | 135                     | 440                                  | 289                     |
| Services informatiques   | 68                                   | 83                      | 290                                  | 203                     |
| Locations  | 66                                   | 72                      | 190                                  | 200                     |
| Services publics, matériel et fournitures                      | 24                                   | 27                      | 101                                  | 98                      |
| Intérêts   | 90                                   | 28                      | 139                                  | 84                      |
| Amortissement – actifs incorporels                             | 33                                   | 16                      | 101                                  | 74                      |
| Communication  | 15                                   | 18                      | 60                                   | 62                      |
| Réparations et entretien                                       | 13                                   | 16                      | 45                                   | 43                      |
|  | <u>17 704</u>                        | <u>16 190</u>           | <u>47 218</u>                        | <u>43 218</u>           |
| Bénéfice net   | 1 661 \$                             | 1 706 \$                | 3 828 \$                             | 3 012 \$                |
| <b>Autre résultat étendu</b>                                   |                                      |                         |                                      |                         |
| Résultat étendu total  | <u>-</u>                             | <u>-</u>                | <u>-</u>                             | <u>-</u>                |
| Bénéfice net et résultat étendu                                | <u>1 661</u>                         | <u>1 706</u>            | <u>3 828</u>                         | <u>3 012</u>            |
| Bénéfices non répartis au début de la période ou de l'exercice | 18 137 \$                            | 14 229 \$               | 15 970 \$                            | 12 923 \$               |
| Bénéfices non répartis à la fin de la période                  | <u><b>19 798</b></u> \$              | <u><b>15 935</b></u> \$ | <u><b>19 798</b></u> \$              | <u><b>15 935</b></u> \$ |

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**

**Non vérifiés**

État de l'évolution de la situation financière  
(en milliers de dollars)

|   | <b>3 mois, jusqu'au 30 septembre</b> |              | <b>9 mois, jusqu'au 30 septembre</b> |                |
|---|--------------------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------|
|   | <b>2011</b>                          | <b>2010</b>  | <b>2011</b>                          | <b>2010</b>    |
| <b>Activités d'exploitation</b>   |                                      |              |                                      |                |
| Rentrées de fonds – clients   | 19 940                               | \$ 18 638    | \$ 49 776                            | \$ 44 847      |
| Sorties de fonds – salariés et fournisseurs                                 | (17 456)                             | (17 209)     | (45 440)                             | (41 661)       |
| Autres produits reçus   | 49                                   | 42           | 142                                  | 23             |
| Intérêts payés  | (90)                                 | (28)         | (139)                                | (84)           |
| Indemnités de départ versées  | -                                    | -            | (115)                                | -              |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation                        | <b>2 443</b>                         | <b>1 443</b> | <b>4 224</b>                         | <b>3 125</b>   |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| <b>Activités d'investissement</b>   |                                      |              |                                      |                |
| Achat de placements   | (1 453)                              | (569)        | (6 260)                              | (1 879)        |
| Produits de la vente de placements  | 1 341                                | 538          | 4 045                                | 1 807          |
| Acquisition d'immobilisations corporelles                                   | (146)                                | (403)        | (119)                                | (1 310)        |
| Acquisition d'actifs incorporels  | (16)                                 | -            | (61)                                 | (49)           |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement                      | <b>(274)</b>                         | <b>(434)</b> | <b>(2 395)</b>                       | <b>(1 431)</b> |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| <b>Activités de financement</b>   |                                      |              |                                      |                |
| Remboursement de la dette bancaire  | (3 303)                              | (161)        | (3 632)                              | (481)          |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement                        | <b>(3 303)</b>                       | <b>(161)</b> | <b>(3 632)</b>                       | <b>(481)</b>   |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| <b>Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b> | <b>(1 134)</b>                       | <b>848</b>   | <b>(1 803)</b>                       | <b>1 213</b>   |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période              | 6 136                                | 5 733        | 6 805                                | 5 368          |
|   | <hr/>                                | <hr/>        | <hr/>                                | <hr/>          |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période</b>   | <b>5 002</b>                         | <b>6 581</b> | <b>5 002</b>                         | <b>6 581</b>   |
|   | <hr/> <hr/>                          | <hr/> <hr/>  | <hr/> <hr/>                          | <hr/> <hr/>    |
| <b>Représentés par</b>  |                                      |              |                                      |                |
| Trésorerie  | 699                                  | \$ (164)     | \$ 699                               | \$ (164)       |
| Équivalents de trésorerie   | 4 303                                | 6 745        | 4 303                                | 6 745          |

## **1. Contexte de la présentation et de l'adoption des Normes internationales d'information financière (IFRS)**

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») est une entreprise publique et a donc dû adopter les Normes internationales d'information financière (IFRS) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Par conséquent, l'Administration a commencé à communiquer ses résultats selon ces normes dans les présents états financiers.

Dans les présents états financiers, l'expression « principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada » signifie les PCGR du Canada avant l'adoption des IFRS. Le présent document a été préparé conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et aux IFRS 1 (« première application des Normes internationales d'information financière »). Sous réserve de certains choix relatifs à la transition à la Note 4, l'Administration a appliqué invariablement les mêmes politiques comptables dans son état de la situation financière d'ouverture en IFRS le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et a présenté ses résultats pour tous les exercices comme si ces politiques avaient toujours été en vigueur. La Note 4 présente les répercussions de la transition aux IFRS sur le bilan, l'état des résultats, le résultat étendu et les bénéfices non répartis, ainsi que l'état des flux de trésorerie de l'Administration, ce qui comprend la nature et les effets des changements considérables des politiques comptables par rapport à celles utilisées dans les états financiers de l'Administration en date du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2010.

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 consolidés annuels de l'Administration conformes aux PCGR du Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2010. La direction est d'avis que les états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires pour une présentation juste des résultats pour la période intérimaire dont il est question.

## **2. Pouvoirs et objectifs**

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, 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 les bénéfices.

## **3. Principales méthodes comptables**

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

### **a) Équivalents de trésorerie**

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides. Ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes à un taux d'intérêt moyen pondéré de 1 % (0,6 % en 2009).

b) Investissements

La politique de placement à long terme de l'Administration a pour objectif de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations garanties par le gouvernement du Canada.

Conformément au chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », l'Administration a décidé de désigner tous ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont initialement comptabilisés à la juste valeur, puis réévalués 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 les pertes réalisés sur la vente de placements sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils sont réalisés. Les gains et les pertes non réalisés, qui découlent de variations de la juste valeur, sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les intérêts et autres produits sont présentés après déduction des frais liés aux placements.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites 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 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 calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, en fonction de la durée de vie utile estimative des actifs, comme suit :

|                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Bâtiments et quais flottants        | 10 à 20 ans                         |
| Bateaux-pilotes                     | 25 ans                              |
| Moteurs de bateaux-pilotes          | 7 500 à 10 000 heures               |
| Générateurs pour bateaux-pilotes    | 10 ans                              |
| Équipement - communication et autre | 10 ans                              |
| - ordinateurs                       | 3 ans                               |
| Améliorations locatives             | 10 ans ou reste de la durée du bail |

d) Actifs incorporels

Les actifs incorporels qui ont une durée de vie utile définie sont comptabilisés au coût et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie utile estimative, comme suit :

|           |       |
|-----------|-------|
| Logiciels | 5 ans |
|-----------|-------|

e) Indemnités de départ

Les salariés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail, en fonction du nombre d'années de service et du salaire en fin de carrière. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

Les coûts relatifs aux indemnités de départ et l'obligation correspondante sont déterminés de façon actuarielle selon la méthode de répartition des indemnités au prorata des services, en tenant compte de la meilleure estimation de la direction pour ce qui est du taux de roulement du personnel, de l'âge de départ à la retraite des salariés, de l'évolution des niveaux de salaire et d'indemnité et d'autres facteurs actuariels.

L'excédent du gain actuariel cumulé net (de la perte actuarielle cumulée nette) sur 10 % de l'obligation au titre des indemnités constituées, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime si ce dernier montant est plus

élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. Cette durée résiduelle moyenne d'activité était de dix ans en 2010 (dix ans en 2009) relativement au régime d'indemnités de départ.

f) Régime de pension

Tous les salariés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime ») administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût entier pris en charge par l'employeur. Ce montant est actuellement fondé sur un multiple des cotisations exigées des salariés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent les obligations totales de l'Administration en matière de prestations de retraite et elles sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel les services sont rendus. À l'heure actuelle, l'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

g) Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles cédées par le gouvernement du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées au moyen de crédits parlementaires accordés dans le passé sont comptabilisés comme capital d'apport.

h) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice quand les services de pilotage sont rendus.

i) Instruments financiers

L'Administration a classé ses instruments financiers comme suit :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction étant donné que leur juste valeur peut être déterminée de façon fiable et qu'ils sont évalués à la juste valeur.
- Les placements à long terme sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont comptabilisés à la juste valeur. Les gains et les pertes non réalisés, qui découlent de variations de la juste valeur, sont comptabilisés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils se produisent. L'évaluation des placements à long terme à la juste valeur permet une meilleure concordance entre les résultats comptables et le mode de gestion du portefeuille.
- Les créances, classées comme prêts et créances, et les créditeurs et la dette bancaire, classés comme autres passifs financiers, sont évalués initialement à la juste valeur, puis au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs. Étant donné la nature à court terme des créances, des créditeurs et de la dette bancaire, la valeur comptable de ces instruments correspond approximativement à leur juste valeur.
- Les instruments financiers dérivés sont des contrats financiers qui tirent leur valeur des fluctuations d'une variable sous-jacente. L'Administration a conclu un accord de swap de taux d'intérêt en 2009 pour gérer le risque de variation des flux de trésorerie attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Les swaps de taux d'intérêt de l'Administration sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont donc comptabilisés à la juste valeur à la date du contrat. Les gains et les pertes non réalisés subséquents sont présentés dans le résultat net de la période au cours de laquelle survient la variation de la juste valeur. L'Administration n'investit pas dans des instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou à des fins spéculatives et n'applique pas la comptabilité de couverture à ses dérivés. La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée au moyen des techniques d'évaluation courantes et est fournie à l'Administration par l'institution financière qui est la contrepartie aux opérations.

j) Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction effectue des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif présentés à la date de clôture et sur les produits et les charges déclarés au cours de l'exercice. Ces estimations visent surtout à déterminer la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la juste valeur pour la comptabilisation initiale de la dette bancaire et les montants relatifs aux indemnités de départ. Les résultats réels pourraient différer de manière importante des estimations.

#### **4. Première application des IFRS**

L'Administration a adopté les IFRS le 1<sup>er</sup> janvier 2011, avec le 1<sup>er</sup> janvier 2010 comme date de transition. Les IFRS 1 (« première application des Normes internationales d'information financière ») donnent des conseils sur l'application initiale des IFRS. Les IFRS 1 nécessitent l'application rétrospective des normes dans l'état de la situation financière de transition, en tenant compte de tous les ajustements des actifs et des passifs pour les bénéfices non répartis, sauf si certaines exemptions s'appliquent.

L'Administration a appliqué les exemptions suivantes à son état de la situation financière initial :

Avantages sociaux futurs des salariés (IAS 19)

L'Administration a décidé d'appliquer l'exemption des IFRS 1 concernant la divulgation de certains éléments liés aux avantages sociaux futurs des salariés. Cette exemption permet à l'Administration de divulguer l'historique de ses obligations relatives aux prestations déterminées ainsi que des ajustements à l'expérience depuis la date de transition aux IFRS plutôt que l'historique portant sur cinq ans requis par l'IAS 19.

Notes concernant les états financiers non vérifiés  
 Exercices qui ont pris fin le 31 décembre 2011 et 2010  
 (En milliers de dollars canadiens)

L'état de la situation financière de l'Administration du 31 décembre 2010 (PCGR du Canada) a été rendu conforme aux IFRS de la façon suivante :

|   | 31 décembre 2010  |                                       |           |
|---|-------------------|---------------------------------------|-----------|
|   | PCGR du<br>Canada | Effet de la<br>transition aux<br>IFRS | IFRS      |
| <b>Actif</b>                            |                   |                                       |           |
| <b>À court terme</b>                    |                   |                                       |           |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 6 805 \$          | \$                                    | 6 805 \$  |
| Actifs financiers dérivés (note 4)      | 13                |                                       | 13        |
| Créances d'exploitation (note 4)        | 4 624             |                                       | 4 624     |
| Frais payés d'avance et autres créances | 976               |                                       | 976       |
|   | 12 418            |                                       | 12 418    |
| <b>À long terme</b>                     |                   |                                       |           |
| Placements à long terme (note 5)        | 3 059             |                                       | 3 059     |
| Immobilisations corporelles (note 6)    | 11 282            |                                       | 11 282    |
| Actifs incorporels (note 7)             | 280               |                                       | 280       |
|   | 14 621            |                                       | 14 621    |
| <b>Total de l'actif</b>                 | 27 039 \$         | \$                                    | 27 039 \$ |
| <b>Passif</b>                           |                   |                                       |           |
| <b>À court terme</b>                    |                   |                                       |           |
| Créditeurs et charges à payer           | 5 920 \$          | \$                                    | 5 920 \$  |
| Dette bancaire (note 8)                 | 3 632             |                                       | 3 632     |
|   | 9 552             |                                       | 9 552     |
| <b>À long terme</b>                     |                   |                                       |           |
| Indemnités de départ (note 10)          | 992               | (281)                                 | 711       |
|   | 992               | (281)                                 | 711       |
| <b>Total du passif</b>                  | 10 544            | (281)                                 | 10 263    |
| <b>Capitaux propres</b>                 |                   |                                       |           |
| Capital d'apport                        | 806               |                                       | 806       |
| Bénéfices non répartis                  | 15 689            | 281                                   | 15 970    |
| <b>Total de l'avoir</b>                 | 16 495            | 281                                   | 16 776    |
| <b>Total du passif et de l'avoir</b>    | 27 039 \$         | - \$                                  | 27 039 \$ |

Notes concernant les états financiers non vérifiés  
 Exercices qui ont pris fin le 31 décembre 2011 et 2010  
 (En milliers de dollars canadiens)

L'état de la situation financière du 1<sup>er</sup> janvier 2010 (PCGR du Canada) a été rendu conforme aux IFRS de la façon suivante :

|   | PCGR du<br>Canada | 1 <sup>er</sup> janvier 2010<br>Effet de la<br>transition aux<br>IFRS | IFRS      |
|---|-------------------|---|-----------|
| <b>Actif</b>                            |                   |   |           |
| <b>À court terme</b>                    |                   |   |           |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 5 387 \$          | \$  | 5 387 \$  |
| Actifs financiers dérivés (note 4)      | 61                |   | 61        |
| Créances d'exploitation (note 4)        | 4 000             |   | 4 000     |
| Frais payés d'avance et autres créances | 768               |   | 768       |
|   | 10 216            |   | 10 216    |
| <b>À long terme</b>                     |                   |   |           |
| Placements à long terme (note 5)        | 2 418             |   | 2 418     |
| Immobilisations corporelles (note 6)    | 10 629            |   | 10 629    |
| Actifs incorporels (note 7)             | 300               |   | 300       |
|   | 13 347            |   | 13 347    |
| <b>Total de l'actif</b>                 | 23 563 \$         | \$  | 23 563 \$ |
| <b>Passif</b>                           |                   |   |           |
| <b>À court terme</b>                    |                   |   |           |
| Créditeurs et charges à payer           | 4 905 \$          | \$  | 4 905 \$  |
| Dette bancaire (note 8)                 | 4 276             |   | 4 276     |
|   | 9 181             |   | 9 181     |
| <b>À long terme</b>                     |                   |   |           |
| Indemnités de départ (note 10)          | 1 126             | (473)   | 653       |
|   | 1 126             | (473)   | 653       |
| <b>Total du passif</b>                  | 10 307            | (473)   | 9 834     |
| <b>Capitaux propres</b>                 |                   |   |           |
| Capital d'apport                        | 806               |   | 806       |
| Bénéfices non répartis                  | 12 450            | 473   | 12 923    |
| <b>Total de l'avoir</b>                 | 13 256            | 473   | 13 729    |
| <b>Total du passif et de l'avoir</b>    | 23 563 \$         | - \$  | 23 563 \$ |

Notes concernant les états financiers non vérifiés  
 Exercices qui ont pris fin le 31 décembre 2011 et 2010  
 (En milliers de dollars canadiens)

L'état des résultats et l'état du résultat étendu de l'Administration pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2010 (PCGR du Canada) ont été rendus conformes aux IFRS de la façon suivante :

|   | Exercice se terminant le 31 décembre 2010 |                                       |           |
|---|---|---------------------------------------|-----------|
|   | PCGR du<br>Canada                         | Effet de la<br>transition<br>aux IFRS | IFRS      |
| <b>Produits</b>                                   |   |                                       |           |
| Droits de pilotage (note 11)                      | 59 117 \$                                 | \$                                    | 59 117 \$ |
| Intérêts et autres produits                       | 143                                       |                                       | 143       |
|   | 59 260                                    |                                       | 59 260    |
| <b>Charges</b>                                    |   |                                       |           |
| Honoraires des pilotes contractuels               | 35 560                                    |                                       | 35 560    |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes          | 6 718                                     | 24                                    | 6 742     |
| Transports et déplacements                        | 4 885                                     |                                       | 4 885     |
| Salaires et avantages sociaux                     | 5 066                                     | 30                                    | 5 096     |
| Formation des pilotes                             | 1 513                                     |                                       | 1 513     |
| Amortissement – immobilisations corporelles       | 800                                       |                                       | 800       |
| Services professionnels et spéciaux               | 380                                       |                                       | 380       |
| Services informatiques                            | 296                                       |                                       | 296       |
| Locations   | 255                                       |                                       | 255       |
| Services publics, matériel et fournitures         | 149                                       |                                       | 149       |
| Intérêts débiteurs                                | 111                                       |                                       | 111       |
| Amortissement – actifs incorporels                | 92  |                                       | 92        |
| Communication                                     | 85  |                                       | 85        |
| Réparations et entretien                          | 63  |                                       | 63        |
|   | 55 973                                    | 54                                    | 56 027    |
| Bénéfice net                                      | 3 287                                     | (54)                                  | 3 233     |
| <b>Autre résultat étendu</b>                      |   |                                       |           |
| Coût des avantages postérieurs à l'emploi         | -   | (138)                                 | (138)     |
| Perte non réalisée sur un swap de taux d'intérêt  | (48)                                      | -                                     | (48)      |
| Résultat étendu total                             | (48)                                      | (138)                                 | (186)     |
| Bénéfice net et résultat étendu                   | 3 239                                     | (192)                                 | 3 047     |
| Bénéfices non répartis au début de l'exercice     | 12 450                                    |                                       | 12 923    |
| Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice | 15 689 \$                                 | \$                                    | 15 970 \$ |

Notes concernant les états financiers non vérifiés  
 Exercices qui ont pris fin le 31 décembre 2011 et 2010  
 (En milliers de dollars canadiens)

L'état des flux de trésorerie de l'Administration pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2010 (PCGR du Canada) a été rendu conforme aux IFRS de la façon suivante :

|   | Exercice se terminant le 31 décembre 2010 |    |                                       |          |
|---|---|----|---------------------------------------|----------|
|   | PCGR du<br>Canada                         |    | Effet de la<br>transition<br>aux IFRS | IFRS     |
| <b>Activités d'exploitation</b>   |   |    |                                       |          |
| Rentrées de fonds – clients   | 58 493                                    | \$ | \$                                    | 58 493   |
| Sorties de fonds – salariés et fournisseurs                                 | (54 170)                                  |    |                                       | (54 170) |
| Autres produits reçus   | 142                                       |    |                                       | 142      |
| Intérêts payés  | (111)                                     |    |                                       | (111)    |
| Indemnités de départ versées  | (126)                                     |    |                                       | (126)    |
|   | 4 228                                     |    |                                       | 4 228    |
| <b>Activités d'investissement</b>   |   |    |                                       |          |
| Achat de placements   | (3 313)                                   |    |                                       | (3 313)  |
| Produits de la vente de placements  | 2 672                                     |    |                                       | 2 672    |
| Acquisition d'immobilisations corporelles                                   | (1 453)                                   |    |                                       | (1 453)  |
| Acquisition d'actifs incorporels  | (72)                                      |    |                                       | (72)     |
|   | (2 166)                                   |    |                                       | (2 166)  |
| <b>Activités de financement</b>   |   |    |                                       |          |
| Remboursement de la dette bancaire  | (644)                                     |    |                                       | (644)    |
|   | (644)                                     |    |                                       | (644)    |
| <b>Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b> |   |    |                                       |          |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice              | 5 387                                     |    |                                       | 5 387    |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>   | 6 805                                     | \$ | \$                                    | 6 805    |
| <b>Représentés par</b>  |   |    |                                       |          |
| Trésorerie  | 535                                       | \$ | \$                                    | 535      |
| Équivalents de trésorerie   | 6 270                                     |    |                                       | 6 270    |

## Discussion et analyse de la direction

### Résultats financiers trimestriels non vérifiés jusqu'au 30 septembre 2011

#### Examen du trafic de 2011

Les résultats financiers positifs obtenus jusqu'à présent en 2011 sont dus principalement aux niveaux élevés de trafic qui se sont maintenus au troisième trimestre. Pendant les neuf premiers mois, le trafic enregistré par l'Administration a dépassé de 1 227 affectations de pilotage (14 %) le budget de 2011.

| <u>Analyse du trafic pour neuf mois jusqu'au 30 septembre 2011 :</u> |                                       |                    |  |                                       |  |
|--|---------------------------------------|--------------------|--|---------------------------------------|--|
|  |                                       |                    | Données réelles<br>2011 par rapport au |                                       | Données réelles<br>2011 par rapport<br>aux |
|  | <u>Données réelles</u><br><u>2011</u> | <u>Budget 2011</u> | <u>Budget 2011</u>                     | <u>Données réelles</u><br><u>2010</u> | <u>Données réelles</u><br><u>2010</u>      |
| Voyages côtiers  | 8 674                                 | 7 536              | 15 %                                   | 8 217                                 | 6 %  |
| Deuxième pilote  | <u>626</u>                            | <u>680</u>         |  | <u>648</u>                            |  |
| Total  | 9 300                                 | 8 216              |  | 8 865                                 |  |
| Voyages fluviaux   | <u>821</u>                            | <u>678</u>         | 21 %                                   | <u>739</u>                            | 11 %                                       |
| Total  | <u>10 121</u>                         | <u>8 894</u>       |  | <u>9 604</u>                          |  |

L'étude des secteurs clés des produits de base révèle que, sur une base annuelle et par rapport à l'année précédente :

- Le secteur de l'automobile devrait enregistrer une baisse de 170 voyages (17 %), surtout en raison des difficultés que connaît le Japon.
- Les navires porte-conteneurs ont augmenté légèrement (8 %) par rapport à l'année précédente, surtout en raison de l'escale hebdomadaire d'un troisième navire à Prince Rupert. Les conteneurs demeurent les principaux produits d'importation dans notre territoire.
- Les voyages de navires de croisière sont très comparables à ceux de l'année précédente puisque le nombre de navires et leurs horaires sont demeurés identiques.
- Certains terminaux enregistrent des expéditions records de charbon, mais l'Administration a remarqué un nombre de voyages quasi identique. Les navires ont tendance à être plus gros et à transporter plus de cargaison.
- Les voyages de céréales sont demeurés très semblables à ceux de l'année précédente, et ce, même si le tonnage total expédié devrait diminuer en 2011. Les navires de ce secteur doivent s'arrêter à des postes d'accostage supplémentaires pour obtenir un plein chargement avant de prendre le large.
- Les voyages pour le pétrole, la potasse et le soufre sont presque identiques à ceux enregistrés l'année précédente.
- Compte tenu de ces volumes élevés de trafic à Port Metro Vancouver, les navires arrivaient mais les postes d'accostage étaient occupés; l'Administration a donc remarqué que 176 navires sont allés aux postes de mouillage de l'île de Vancouver pendant qu'ils attendaient de pouvoir obtenir leur cargaison. Ce trafic aux postes d'accostage n'était pas prévu.
- Le secteur des produits forestiers continue de connaître une augmentation de ses activités par rapport à la même période l'année précédente, surtout en raison de l'accroissement des expéditions vers l'Asie. Pour 2011, ce secteur devrait enregistrer 1 663 voyages, par rapport à 1 441 l'année précédente, ce qui représente une hausse de 222 voyages (15 %).

#### Examen financier 2011 et comparaison au Plan d'entreprise (Budget 2011)

Pendant le troisième trimestre, le bénéfice net de l'Administration était de 1 661 000 \$, et le budget prévu était de 797 000 \$. Si on fait abstraction des droits de remplacement des bateaux-pilotes et des droits des unités de pilotage portables totalisant 398 000 \$, le bénéfice net diminue et atteint alors 1 263 000 \$.

Depuis le début de l'exercice jusqu'au 30 septembre, l'Administration a enregistré un bénéfice net de 3 828 000 \$ par rapport aux produits prévus de 784 000 \$. Si on fait abstraction des droits de remplacement des bateaux-pilotes et des droits des unités de pilotage portables totalisant 1 177 000 \$, le bénéfice net diminue et atteint alors 2 651 000 \$.

Depuis le début de l'exercice, le trafic plus élevé que prévu a fait croître les produits de l'Administration, qui ont atteint 51,0 millions de dollars, comparativement au budget prévu de 43,4 millions de dollars. Les facteurs qui ont le plus contribué à cette hausse des produits sont le pilotage côtier, suivi des bateaux-pilotes, des déplacements et des produits de pilotage fluvial.

#### Comparaison au Plan d'entreprise (Budget 2011)

Les produits et écarts de coûts depuis le début de l'exercice sont présentés en détail ci-dessous.

| <b>Pour la période de neuf mois se terminant le 30 septembre</b>                 |                        |                          |                        |
|--|------------------------|--------------------------|------------------------|
| <b>(en milliers de dollars)</b>  | <b>DONNÉES RÉELLES</b> | <b>Plan d'entreprise</b> | <b>ÉCART</b>           |
| <b>Produits</b>  | <b>2011</b>            | <b>Budget 2011</b>       | <b>FAV. (NON FAV.)</b> |
| Pilotage côtier  | 35 701 \$              | 30 267 \$                | 5 434 \$               |
| Pilotage fluvial   | 1 792 \$               | 1 470 \$                 | 322 \$                 |
| Déplacements - Côte  | 5 254 \$               | 4 644 \$                 | 610 \$                 |
| Déplacements - Fleuve  | 115 \$                 | 99 \$                    | 16 \$                  |
| Total - Bateaux-pilotes  | 6 784 \$               | 5 740 \$                 | 1 044 \$               |
| Droits de remplacement des bateaux-pilotes                                       | 1 128 \$               | 1 013 \$                 | 115 \$                 |
| Droits - UPP   | 49 \$                  | 115 \$                   | ( 66 \$)               |
| Autres produits  | 180 \$                 | 75 \$                    | 105 \$                 |
| Gains (pertes) - Investissements   | 43 \$                  | 0 \$                     | 43 \$                  |
| <b>TOTAL DES PRODUITS</b>  | <b>51 046 \$</b>       | <b>43 423 \$</b>         | <b>7 623 \$</b>        |
| <b>Charges</b>   |                        |                          |                        |
| Contrat des pilotes côtiers  | 30 914 \$              | 26 820 \$                | (4 094 \$)             |
| Formation des apprentis pilotes côtiers  | 230 \$                 | 680 \$                   | 450 \$                 |
| Formation des pilotes côtiers expérimentés                                       | 184 \$                 | 470 \$                   | 286 \$                 |
| Formation des pilotes - Fleuve   | 24 \$                  | 50 \$                    | 26 \$                  |
| Renouvellement des logiciels et soutien des UPP - Côte                           | 118 \$                 | 120 \$                   | 2 \$                   |
| Test de dégagement sous la quille  | 114 \$                 | 0 \$                     | ( 114 \$)              |
| Salaires et avantages sociaux - Fleuve   | 1 434 \$               | 1 460 \$                 | 26 \$                  |
| Déplacements - Côte  | 3 890 \$               | 3 420 \$                 | ( 470 \$)              |
| Déplacements - Fleuve  | 126 \$                 | 99 \$                    | ( 27 \$)               |
| Salaires et avantages sociaux - Bateaux-pilotes                                  | 3 018 \$               | 2 935 \$                 | ( 83 \$)               |
| Salaires et avantages sociaux - Bateaux-pilotes - Formation                      | 0 \$                   | 20 \$                    | 20 \$                  |
| Exploitation des bateaux-pilotes   | 1 507 \$               | 1 301 \$                 | ( 206 \$)              |
| Exploitation des bateaux-pilotes - Carburant                                     | 963 \$                 | 739 \$                   | ( 224 \$)              |
| Exploitation des bateaux-pilotes - Carburant pour la formation                   | 0 \$                   | 0 \$                     | 0 \$                   |
| Bateaux-pilotes - SMTC et autres réparations                                     | 308 \$                 | 120 \$                   | ( 188 \$)              |
| Bateaux-pilotes - Amortissement  | 481 \$                 | 527 \$                   | 46 \$                  |
| Bateaux-pilotes - Intérêts   | 139 \$                 | 70 \$                    | ( 69 \$)               |
| Salaires et avantages sociaux  | 2 415 \$               | 2 290 \$                 | ( 125 \$)              |
| Tous les autres coûts  | 1 353 \$               | 1 518 \$                 | 165 \$                 |
| <b>TOTAL DES CHARGES</b>   | <b>47 218 \$</b>       | <b>42 639 \$</b>         | <b>(4 579 \$)</b>      |
| <b>BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)</b>  | <b>3 828 \$</b>        | <b>784 \$</b>            | <b>3 044 \$</b>        |
| Moins : Droits pour le remplacement des bateaux-pilotes et les UPP               | 1 177 \$               | 1 128 \$                 | 49 \$                  |
| Bénéfice net (perte nette), sans les revenus de remplacement des bateaux-pilotes | 2 651 \$               | - 344 \$                 | 2 995 \$               |
| <b>COEFFICIENT DES CHARGES (% DES PRODUITS)</b>                                  |                        |                          |                        |
| Contrat de la BCCP (% des paiements)   | 86.6 %                 | 89.0 %                   |                        |
| Salaires des pilotes du Fraser (% des paiements)                                 | 80.0 %                 | 99.3 %                   |                        |
| Coûts indirects (% des produits)   | 7.4 %                  | 8.8 %                    |                        |
| Coûts indirects (% des charges)  | 8.0 %                  | 8.9 %                    |                        |
| Nombre d'affectations côtières   | 9 300                  | 8 216                    |                        |
| Nombre d'affectations sur le Fraser  | 821                    | 678                      |                        |

L'écart favorable des produits pour le pilotage côtier est directement attribuable au volume de trafic et il a été compensé par une augmentation des sommes versées aux pilotes contractuels qui sont payés au voyage. Si on tient compte de cette augmentation, la marge favorable nette est de 1 300 000 \$. Le pilotage fluvial est effectué par des employés pilotes, de sorte que cet écart favorable de 322 000 \$ a un effet positif sur la situation financière.

Les produits liés aux déplacements fluctuent en fonction du nombre de voyages et du lieu d'embarquement et de la destination. Pour le présent rapport, l'écart favorable de 610 000 \$ a été absorbé par la hausse de 470 000 \$ des frais de déplacement, ce qui a entraîné en tout un montant de 140 000 \$ de marge accrue.

Les produits favorables liés aux bateaux-pilotes ont été absorbés dans une certaine mesure par une augmentation du coût des contrats à l'île Pine, étant donné que cette station a recours aux services d'un contractuel qui est payé au voyage. Si on fait abstraction de cette dépense accrue, on obtient un écart favorable des produits pour les stations où l'équipage est formé d'employés, et une légère augmentation des heures supplémentaires. Au total, le secteur des bateaux-pilotes a contribué à un dépassement budgétaire de plus de 490 000 \$.

L'Administration avait prévu des fonds pour la formation de huit apprentis pilotes en 2011. Jusqu'à présent, deux pilotes ont reçu leur brevet en 2011, ce qui a entraîné un écart favorable de 450 000 \$. La formation des pilotes expérimentés comprend des dépenses pour permettre aux pilotes d'améliorer leurs compétences à des installations de modèle avec équipage et sur des simulateurs. Pour la période visée par le rapport, cette catégorie de dépenses a eu un effet favorable de 290 000 \$ sur le budget, surtout en raison du nombre réduit de pilotes disponibles pour de la formation compte tenu des horaires de travail.

Des produits plus élevés que prévu ont également augmenté le coefficient des coûts indirects par rapport aux produits, qui a atteint 7,4 % à la fin de la période, un pourcentage nettement inférieur aux 8,8 % de produits prévus dans le budget. L'objectif de l'Administration pour 2011 demeure à 8,5 %.

Pour ce qui est de la période de douze mois qui prendra fin le 31 décembre 2011, l'Administration s'attend à ce que son bénéfice net atteigne 3 566 000 \$, comparativement aux 721 000 \$ prévus.

Après avoir déduit les droits de remplacement des bateaux-pilotes et des unités de pilotage portables, le bénéfice net prévu baisse et se situe à 2 102 000 \$. On s'attend à ce que ces deux articles de recettes soient abandonnés quand les programmes seront pleinement financés.

#### 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, l'Administration est financièrement autonome et elle adopte régulièrement une stratégie qui garantit que cet objectif demeure sa priorité.

#### Analyse du risque financier

Le plan d'entreprise de 2011 indiquait que la baisse des niveaux de trafic constituait un risque important pour l'Administration. Une diminution de 5 % du trafic annuel entraînerait un écart négatif 450 000 \$ dans les résultats financiers de l'Administration. Comme l'indique le tableau du trafic, le trafic de 2011 dépassait de 14 % le budget du plan d'entreprise pour le cumul annuel à ce jour. Par conséquent, le plan d'urgence qui consiste à repousser les dépenses en capital ou à financer les activités depuis les réserves financières n'a pas été appliqué durant la présente période.

#### Gestion des risques organisationnels

L'Administration a approuvé un programme de gestion des risques organisationnels (GRO). La GRO a été intégrée à la stratégie de l'Administration en vue de créer une culture de gestion des risques au sein de l'organisme.

Tous les domaines ont été intégrés à ce programme, y compris les pilotes (employés et contractuels), les bateaux-pilotes, les activités de répartition, la gestion financière ainsi que le conseil d'administration et la direction. Le

comité de gestion des risques organisationnels est présidé par un membre du conseil et est composé de représentants de chacun des domaines susmentionnés. Le comité relève du conseil, et ses membres se réunissent trimestriellement pour réévaluer le registre des risques en vue de déterminer les nouveaux risques et les mesures d'atténuation.

L'Administration catégorise les risques de la façon suivante. Les limites des risques, tout comme les risques eux-mêmes, sont examinées régulièrement. Le tableau suivant présente les risques actuels et leur cote de risque (en date du présent rapport).

| Priorité | Titre du risque   | Risque (cote) | Probabilité | Conséquence |
|----------|---|---------------|-------------|-------------|
| 1        | Responsabilité et criminalisation liées aux pilotes                     | ÉLEVÉ         | MOYENNE     | EXTRÊME     |
| 2        | Problèmes de santé et sécurité au travail                               | ÉLEVÉ         | MOYENNE     | TRÈS ÉLEVÉE |
| 3        | Recrutement – Pilotes côtiers   | ÉLEVÉ         | MOYENNE     | TRÈS ÉLEVÉE |
| 4        | Problèmes opérationnels qui influent sur les déplacements des navires   | ÉLEVÉ         | MOYENNE     | TRÈS ÉLEVÉE |
| 5        | Formation – Pilotes côtiers   | MOYEN         | FAIBLE      | TRÈS ÉLEVÉE |
| 6        | Conditions économiques et financières                                   | MOYEN         | FAIBLE      | TRÈS ÉLEVÉE |
| 7        | Technologie de l'information  | MOYEN         | FAIBLE      | TRÈS ÉLEVÉE |
| 8        | Progrès technologiques et besoins ultérieurs de formation               | MOYEN         | FAIBLE      | ÉLEVÉE      |
| 9        | Recrutement et formation – Équipage des bateaux-pilotes                 | MOYEN         | FAIBLE      | ÉLEVÉE      |
| 10       | Accident d'un navire dont un pilote de l'Administration est responsable | MOYEN         | FAIBLE      | ÉLEVÉE      |
| 11       | Processus et systèmes financiers et administratifs                      | MOYEN         | FAIBLE      | ÉLEVÉE      |
| 12       | Recrutement et formation – Pilotes fluviaux                             | MOYEN         | TRÈS FAIBLE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 13       | Processus juridiques et réglementaires                                  | FAIBLE        | FAIBLE      | MOYENNE     |
| 14       | Efficacité de l'utilisation des ressources                              | FAIBLE        | FAIBLE      | MOYENNE     |
| 15       | Sécurité des biens matériels  | FAIBLE        | FAIBLE      | MOYENNE     |
| 16       | Accident d'un bateau-pilote de l'Administration                         | FAIBLE        | TRÈS FAIBLE | ÉLEVÉE      |
| 17       | Planification – Désastres, urgences et événements spéciaux              | FAIBLE        | TRÈS FAIBLE | ÉLEVÉE      |
| 18       | Gestion des ressources humaines de l'Administration                     | FAIBLE        | TRÈS FAIBLE | ÉLEVÉE      |
| 19       | Retard d'un navire causé par l'Administration                           | FAIBLE        | TRÈS FAIBLE | MOYENNE     |
| 20       | Nouveaux risques  | S.O.          | S.O.        | S.O.        |

### Nouveaux risques

La catégorie des nouveaux risques (n° 20) vise à inclure tout nouveau risque susceptible de nuire à l'Administration. Lorsqu'un risque opérationnel ou financier est déterminé, il sera attribué à une des catégories de risque susmentionnées dans la liste. Si le nouveau risque est important, l'Administration peut décider de créer une nouvelle catégorie de risque.

### Changements notables

Pour le troisième trimestre, l'Administration n'a pas noté de changements considérables susceptibles de nuire à la sécurité ou à l'efficacité de ses activités. Toutes les répercussions financières sont examinées chaque mois par le

Comité de vérification, et les principaux indicateurs de rendement présentés ci-dessous visent à évaluer la prestation des services à l'industrie maritime.

### 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.

### Troisième trimestre jusqu'au 30 septembre 2011

|    | <u>Indicateur de rendement</u>   | <u>OBJECTIF</u> | <u>JUSQU'À PRÉSENT</u> |
|----|--|-----------------|------------------------|
| 1  | Prestation de services dans les délais<br>(Total des affectations moins les retards causés par les pilotes ou l'Administration / total des affectations)     | 100 %           | 99,98 %                |
| 2  | Répartition sans erreur<br>(Nombre total de répartitions moins le nombre d'erreurs / nombre de répartitions)   | 100 %           | 99,99 %                |
| 3  | Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration<br>Incident de catégorie A<br>Incidents des catégories B et C                                     | 0 %<br><0,05 %  | 0 %<br>0,0004 %        |
| 4  | Incidents à bord de bateaux-pilotes<br>Incident de catégorie A<br>Incidents des catégories B et C  | 0 %<br><0,05 %  | 0 %<br>0 %             |
| 5  | Temps d'indisponibilité non prévu des bateaux-pilotes qui entraîne des retards opérationnels (Nombre total de jours qui causent des retards/total des jours) | 0 %             | 0 %                    |
| 6  | Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs (Vancouver et Victoria)  | 100 %           | 100 %                  |
| 7  | Maintien des coûts indirects à moins de 8,5 %  | 8,5 %           | 7,4 %                  |
| 8  | Maintien d'un fonds d'urgence approprié (2010 – 5 % du total des produits)   | 5 %             | 8,4 %                  |
| 9  | Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils)   | 90 %            | 90 %                   |
| 10 | Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler toutes les plaintes  | 8 jours         | 3,2 jours              |
| 11 | Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures  | 8 jours         | 2,6 jours              |