

Canada



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2012



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2012

Membres du conseil d'administration



Mme Lorraine Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Présidente du conseil*



Capitaine Ray Goode
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre



Capitaine J. I. MacPherson
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre



Mme Karen Horcher
Membre*



M. Paul Prefontaine
Directeur sortant
Grieg Star Shipping
Membre



M. L. Michael Berry
Membre*

Membres de la direction



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



Bruce Chadwick
Directeur des finances



Brian Young
Directeur des opérations maritimes



Alan Wheatley
Gestionnaire de technologies de l'information



Diane Street
Secrétaire général



Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la comptabilité



Bruce Northway
Gestionnaire, opérations et relations de travail



Isabelle Forget
Adjointe de direction

Table des matières

Mandat	2	Gestion des risques organisationnels	14
Objectifs généraux, énoncé de mission et valeurs de l'Administration.	3	Évaluations clés du rendement	18
Lettre de la Présidente du conseil et du Premier dirigeant	4	Réalisations en 2012	19
Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	5	Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2012	19
Gouvernance de l'Administration	5	Consultations régulières avec les intervenants	19
Structure organisationnelle de l'Administration	7	L'avenir – 2013 et au-delà	21
Divulgateion et analyse de la direction	8	Situation économique – 2013	21
Survol des activités – 2012	8	Situation financière – Ajustement des tarifs pour 2013	21
Trafic	9	Mesures de réduction des dépenses - Budget de 2010	21
Commentaires financiers	11	Buts stratégiques pour 2013	23
Rapport d'incidents	12	Évaluation des buts stratégiques de 2012	23
Gestion des risques organisationnels	13	États financiers vérifiés	26
Catégories de risques	13		

*INDIQUE UN MEMBRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE ROELS CONCEPTION GRAPHIQUE MERCURY GRAPHICS LTD.

MANDAT

L'Administration a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, dans un cadre axé sur la sécurité et l'autonomie financière, un service de pilotage efficace dans les régions dont elle a la responsabilité.

SITE WEB :
www.ppa.gc.ca



BUREAUX :

Siège social:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

TÉL: 604.666.6771
TÉLEC: 604.666.6093 RÉPARTITION
TÉLEC: 604.666.1647 ADMINISTRATION
COURRIEL: info@ppa.gc.ca

BUREAUX DE RÉPARTITION :
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4
211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique) V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES:
Sand Heads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert
Pine Island, au large de Port Hardy

Objectifs généraux

- Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser.
- Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime sur la côte du Pacifique du Canada.
- Offrir les services dans un contexte commercial en maintenant

l'autonomie financière, au moyen de mesures de gestion des coûts et de tarifs équitables et raisonnables.

- Atteindre le niveau de productivité le plus élevé des ressources de l'Administration aux fins de la navigation sans danger.
- Assumer un rôle de leadership dans le secteur maritime auquel nous fournissons nos services, en facilitant la prise de décisions menant à des améliorations de la sécurité de la navigation et à l'efficacité des activités maritimes.

Énoncé de mission

L'Administration de pilotage du Pacifique est déterminée à fournir des services de pilotage sûrs et efficaces en partenariat avec les

pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de faire progresser les intérêts du Canada et de les protéger.

Valeurs de l'Administration

La direction et les membres du conseil d'administration examinent chaque année les valeurs de l'Administration pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes et applicables. Ces valeurs sont les suivantes :

- *Honnêteté et intégrité* – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions les conséquences qu'il pourrait avoir sur toutes les personnes concernées. Nous faisons preuve d'intégrité et d'ouverture et nous nous soutenons mutuellement.

- *Relations positives avec les parties* – Nous nous efforçons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

- *Qualité du service* – Nous visons l'excellence dans toutes nos activités en cherchant constamment à apprendre, à nous perfectionner et à nous améliorer. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous fournissons à nos clients et à nos partenaires.

- *Obligation de rendre des comptes/responsabilité* – Nous devons, individuellement et comme membres de l'équipe et organisme, rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à

adhérer à nos politiques, à nos procédures, à notre mission et à nos objectifs. Si notre engagement envers l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous nous engageons à instaurer des améliorations et des changements positifs en œuvrant à l'intérieur du système.

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



Lettre de la Présidente du conseil et du Premier dirigeant

L'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 15 février 2013

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons notre rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2012.

Bien que la reprise de l'industrie du transport maritime que nous servons soit lente à la suite des répercussions économiques de la récession mondiale de 2008-2009, nous sommes heureux d'annoncer que l'Administration de pilotage du Pacifique a dépassé les attentes financières pour l'exercice et continue d'assurer son autonomie financière en affichant encore une fois un surplus. En collaborant avec l'industrie du transport maritime à laquelle nous offrons nos services et en obtenant un appui pour nos tarifs, nous avons continué de progresser en vue d'établir de solides assises financières futures pour l'Administration.

Au cours de la dernière année, le fret a augmenté régulièrement sur la côte de la Colombie-Britannique et les gains les plus importants ont été enregistrés dans les secteurs du Nord. Les tonnages de charbon et de conteneurs dans cette région ont augmenté de 19,6 % et de 37,6 % respectivement. Malheureusement, les hausses de fret n'entraînent pas toujours des augmentations du nombre de navires, et 2012 ne fut pas une exception puisque le nombre d'affectations de pilotage côtier a diminué de 2 %. Cette baisse résulte en grande partie de la hausse progressive de la taille des navires qui font escale sur la côte de la Colombie-Britannique.

Le plus grand défi de l'Administration en 2012 fut la difficulté constante de sensibiliser le grand public aux mesures de sécurité en place pour les navires de produits énergétiques sur la côte de la Colombie-Britannique, et de répondre aux demandes de renseignements sur nos lignes directrices et paramètres, surtout en ce qui a trait aux transporteurs de pétrole brut. Puisque nous sommes un pays commerçant, il est essentiel que l'Administration soit un chef de file en matière de sécurité de la navigation dans les eaux de pilotage obligatoire de la côte ouest du Canada à l'appui de la Porte de l'Asie-Pacifique et de l'initiative stratégique en cours. Pour ce faire, l'Administration a participé à divers forums publics et diverses activités dans l'ensemble de la Colombie-Britannique et ailleurs pour parler de la sécurité de la navigation et en discuter autant que possible.

En 2013, nous nous attendons à ce que la campagne actuelle contre les pétroliers se poursuive, et c'est pourquoi il est encore plus important de communiquer notre message au public.

Compte tenu de l'incertitude économique mondiale et du fret minimal record enregistré, il faudra demeurer vigilant pour contrôler les coûts et utiliser efficacement les ressources.

Nous avons également hâte de poursuivre l'excellente relation que nous avons établie avec le gouvernement, l'industrie et les pilotes.

L'Administration continuera d'exercer son mandat en offrant des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces sur la côte Ouest du Canada en atteignant ses objectifs stratégiques et en demeurant déterminée à réaliser sa vision de devenir un chef de file mondial du pilotage maritime.

Nous tenons à exprimer notre appréciation à notre conseil d'administration dévoué ainsi qu'à la direction et au personnel de l'Administration.

Respectueusement soumis.



Lorraine Cunningham
Présidente du conseil



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique

Les navires étrangers d'au moins 350 tonnes brutes qui naviguent dans les eaux canadiennes sont tenus par la loi d'utiliser les services d'un pilote maritime canadien conformément à la *Loi sur le pilotage*. L'Administration de pilotage du Pacifique est une société d'État fédérale chargée d'administrer ce service dans les eaux de l'Ouest canadien. Notre secteur de compétence englobe la totalité de la côte de la Colombie-Britannique, et s'étend environ deux milles marins à partir de

chacune des pointes de terre majeures. Ce territoire comprend le fleuve Fraser et s'étend de l'Alaska dans le Nord à l'État de Washington dans le Sud, et est l'un des plus grands au monde.

Le pilotage maritime repose avant tout sur la sécurité tout en visant à protéger l'environnement dans l'intérêt de la population du Canada. Nous avons une responsabilité envers la population canadienne à cet égard.

Gouvernance de l'Administration

La gouvernance de l'Administration est le processus d'établissement et de contrôle des politiques et des procédures visant à assurer la bonne intendance des activités et des affaires de l'Administration, ainsi que sa viabilité financière.

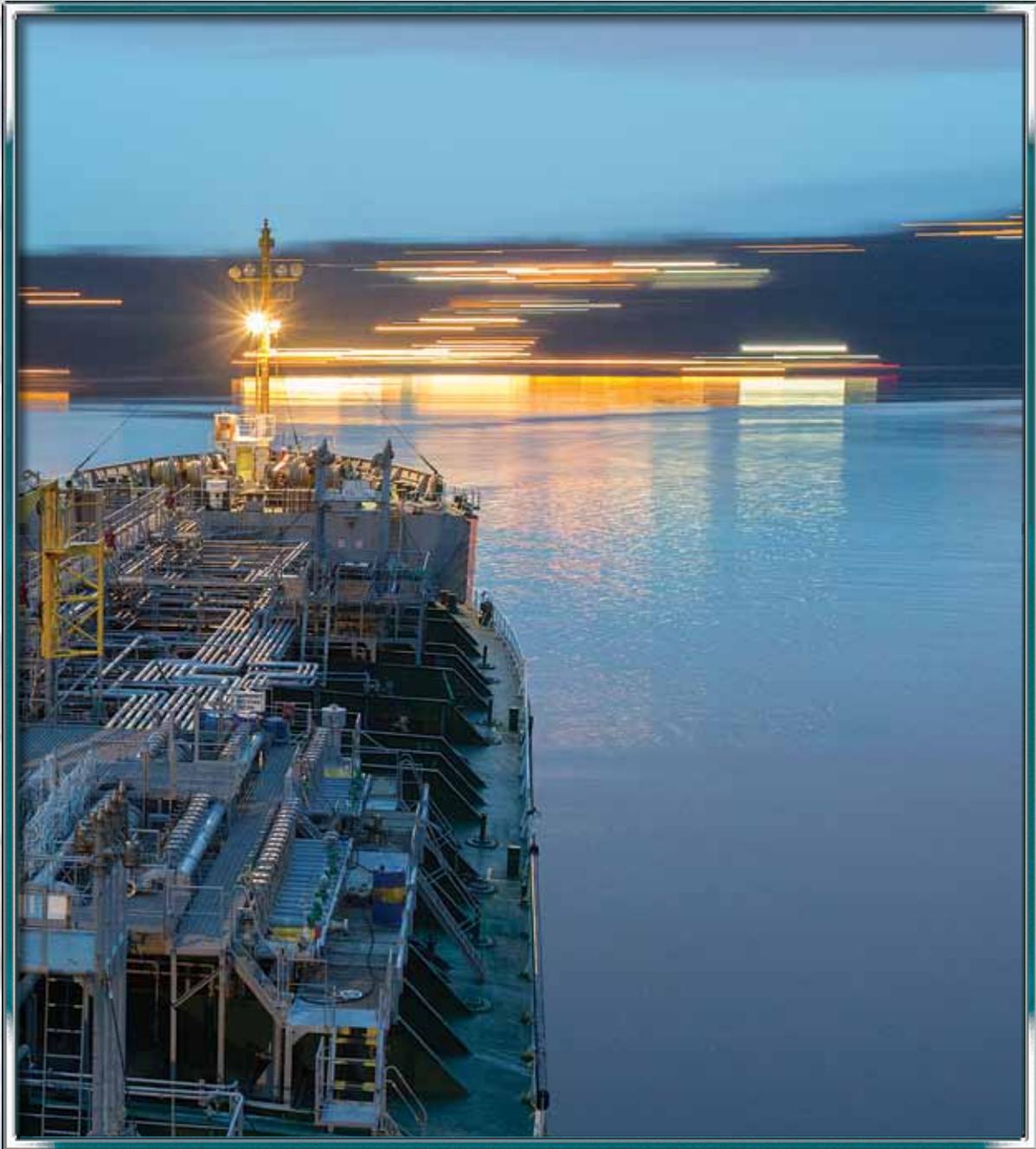
Le conseil d'administration de l'Administration est composé de sept membres, c'est-à-dire un président, deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants de l'intérêt public. Cette structure procure des voies de communication efficaces et favorise un bon équilibre entre les principaux intervenants. Tous les membres sont nommés par le gouverneur en conseil et assument leurs fonctions à la demande du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Le comité d'examen du transport maritime du Canada a recommandé que la structure actuelle du conseil d'administration soit ajoutée à la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration se conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor sur les pratiques de régie des sociétés d'État. Cela inclut les autoévaluations du conseil, l'établissement d'un comité de nomination des membres du conseil et l'élaboration de critères de compétence pour les membres du conseil.

De plus, le conseil d'administration a créé plusieurs autres comités afin de mettre l'accent sur les principaux secteurs d'intérêt de l'Administration. Ces comités sont présidés par un membre du conseil d'administration, ont des cadres de référence et des mandats et font directement des rapports au conseil sur une base régulière.

- Comité de vérification – Le président et trois membres du conseil d'administration sont également nommés au comité de vérification. Les membres de ce comité se réunissent sept fois par année et doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de l'ensemble des enjeux financiers, des vérifications externes, des vérifications internes et des assurances.
- Comité de la gouvernance, des nominations et des ressources humaines – Les membres de ce comité se réunissent au besoin ou à la demande du président du comité. Ce comité a pour mandat de mettre un accent sur la gouvernance organisationnelle, et de recommander des candidatures de membres pour le conseil d'administration ainsi que pour les postes de président et de premier dirigeant. Il surveille également le processus d'autoévaluation du conseil d'administration, la formation et les compétences requises, l'évaluation annuelle du président et la planification de la relève de l'équipe de gestion de l'Administration.
- Comité de formation et d'examen des pilotes – Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année. Ce comité a pour mandat d'évaluer les pilotes et d'examiner les programmes de formation des pilotes en cours. Il est composé de membres de la direction de l'Administration et de BC Coast Pilots. Un examinateur externe se joint au comité durant les examens annuels des pilotes.
- Comité de la sécurité des bateaux-pilotes et des transports – Les membres de ce comité se réunissent au moins deux fois par année, ou plus fréquemment au besoin. Le comité est chargé d'établir les normes de sécurité et de surveiller l'exploitation sûre des bateaux-pilotes, des bateaux-taxis, des avions et des hélicoptères qui servent au transfert des pilotes depuis la terre ferme jusqu'aux navires, et vice versa. Il veille également à ce que l'Administration se conforme aux pratiques et règlements de sécurité établis par Transports Canada. Il est composé de pilotes côtiers, de pilotes du fleuve Fraser, de membres de la direction de l'Administration et de membres du personnel des bateaux-pilotes.
- Examen de la sécurité et des opérations – Les membres de ce comité se réunissent jusqu'à cinq fois par année. Il a pour mandat d'examiner et d'évaluer les pratiques de pilotage et les sujets préoccupants et de chercher des solutions qui améliorent la sécurité et le rendement. Il est composé de membres de la direction de l'Administration, de membres de BC Coast Pilots et de membres de la Chamber of Shipping.
- Gestion des risques organisationnels et préparatifs d'urgence – Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année. Ce comité a pour mandat d'assurer une approche uniforme de gestion des risques pour tous les secteurs opérationnels de l'Administration, d'améliorer la culture de la sensibilisation aux risques dans toute l'Administration et chez ses partenaires, et de gérer le niveau de risque résiduel dans les niveaux de tolérance de l'Administration. Son rôle consiste à documenter les risques de l'Administration, à les classer par catégories et par ordre d'importance, et à formuler des recommandations non exécutoires au conseil de l'Administration. Le comité est composé de représentants de BC Coast Pilots, des pilotes du fleuve Fraser, de la section de la répartition, des bateaux-pilotes, de la section de la comptabilité et de l'équipe de gestion.



Structure organisationnelle de l'Administration

L'Administration est gérée par le premier dirigeant, qui relève du conseil par l'entremise de son président.

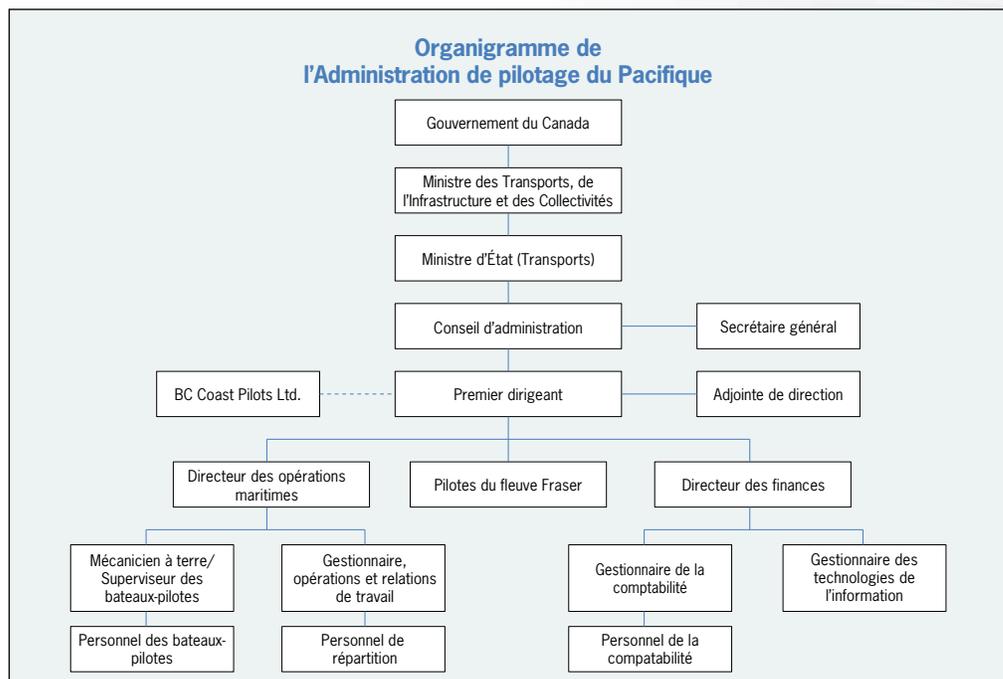
L'Administration est composée de 7 cadres, de 7 employés pilotes, de 11 répartiteurs, de 6 employés administratifs et de 26 employés responsables des bateaux-pilotes.

Par l'entremise de leur entreprise (British Columbia Coast Pilots Ltd),

98 pilotes maritimes indépendants fournissent des services de pilotage côtier.

L'organigramme de l'Administration présente la structure hiérarchique.

L'Administration a préparé des plans de relève pour les postes de la haute direction. Ces plans présentent le processus de recrutement, les critères de compétence et l'échéancier en cas de changement de personnel.



DIVULGATION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Survol des activités – 2012

C'est avec fierté que l'Administration a célébré une étape importante en 2012, à savoir son 40^e anniversaire. L'Administration de pilotage du Pacifique a été créée par la *Loi sur le pilotage* en 1972 et elle a effectué 508 000 affectations de pilotage dans les 40 ans qui ont suivi.

L'Administration a réalisé 12 946 affectations de pilotage en 2012, ce qui représente une légère baisse de 2 % (300 affectations) par rapport à 2011. Cependant, le volume de fret total pour la côte a augmenté de plus de 4 % en raison de la hausse de 5 % en 2012 de la taille moyenne des navires par rapport à 2011.

En ce qui concerne les marchandises, des gains de trafic ont été enregistrés dans les secteurs des automobiles, des conteneurs, du charbon et du pétrole. L'effet de ces gains a toutefois été amoindri par les baisses dans les secteurs des croisières, des céréales, des produits forestiers, de la potasse et du soufre.

La clientèle de l'Administration demeure bien diversifiée, mais dépend en grande partie de l'exportation de matières premières vers les marchés asiatiques.

Les résultats financiers de l'Administration dépendent des niveaux de trafic, et compte tenu des niveaux de trafic enregistrés, nous avons continué d'afficher un rendement financier solide en 2012, à savoir des revenus de 64,6 millions de dollars et un bénéfice net de 1,4 million de dollars. Si les revenus générés par les droits de remplacement des bateaux-pilotes sont retirés du bénéfice net de 2012, celui-ci diminue jusqu'à 0,4 million de dollars. Ce rendement financier positif est reflété dans notre bilan puisque nous avons accru de 1,0 million de dollars nos réserves financières à long terme durant l'année. Bref, l'Administration demeure sans dette et possède des réserves financières de 6,3 millions de dollars sous la forme d'obligations du gouvernement du Canada à faible risque. Puisque nous procédons par autofinancement et que nous ne sommes pas autorisés à demander des crédits au Parlement, nous devons absolument avoir des stratégies pour disposer de fonds adéquats, contrôler les dettes et financer les programmes de remplacement des immobilisations.

Nous demeurons déterminés à faire en sorte que notre modèle de service puisse nous permettre de réagir rapidement et efficacement aux fluctuations de trafic afin d'assurer une prestation continue des services de pilotage, ce qui est essentiel à la réussite de la Porte de l'Asie-Pacifique.

La formation et le perfectionnement des pilotes demeurent un centre d'intérêt majeur pour l'Administration, qui a dépensé 977 000 \$ à cet égard au cours de l'année. Cinq apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet et deux autres apprentis pilotes ont entrepris leur formation en 2012.

Un programme de gestion des risques organisationnels (GRO) a été mis en œuvre pour tous les employés et continue de viser l'ensemble de nos activités. La planification de scénarios concernant les intervenants pertinents sert à établir des plans d'action et d'atténuation pour les éléments à risque élevé.

Le secteur maritime et les intervenants auxquels nous fournissons nos services mettent beaucoup l'accent sur la stabilité et la capacité d'éviter les interruptions de service. Par exemple, selon les estimations, la grève d'une semaine des services ferroviaires en 2012 a coûté à l'économie canadienne plus d'un demi-milliard de dollars. À cette fin, l'Administration a en place un accord de service à long terme

jusqu'en 2016 avec son principal entrepreneur, British Columbia Coast Pilots Ltd (BCCP). L'Administration a négocié deux conventions collectives à long terme d'une durée de sept ans avec les capitaines de bateaux-pilotes, les mécaniciens de bateaux-pilotes, les répartiteurs et le personnel de bureau qui expireront en 2018.

L'Administration s'est engagée à respecter l'esprit et l'objet des mesures de réduction des dépenses en cours qui ont été prises dans le budget de 2010. L'Administration a effectué un examen approfondi de l'ensemble des dépenses discrétionnaires et a intégré toutes les possibilités dans le plan d'entreprise.

L'Administration a participé à de nombreuses activités portes ouvertes au cours de la dernière année. Elles visaient à mieux nous faire connaître dans les collectivités auxquelles nous fournissons nos services afin qu'elles comprennent le rôle de l'Administration et la façon dont elle fournit des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux de la Colombie-Britannique. De plus, l'Administration et la BCCP continuent de participer à des salons de l'emploi annuels dans le but de promouvoir le pilotage maritime comme point culminant d'une carrière en mer.

Les secteurs nord de notre territoire, Prince Rupert et Kitimat, demeurent très prometteurs car ils sont les ports d'Amérique du Nord les plus près de l'Asie. Il y a actuellement six terminaux de gaz naturel liquéfié à divers stades de préparation qui font l'objet de discussions ou qui sont planifiés pour ce secteur. Kitimat est également l'endroit proposé pour le terminal du pipeline Northern Gateway d'Enbridge.

Dans le sud, le Port de Vancouver envisage d'accroître les volumes de conteneurs grâce à un projet d'agrandissement majeur à Deltaport. Il y a également de grands projets qui font l'objet de discussions et sont planifiés et qui augmenteront les volumes de charbon et de pétrole en transit dans ce port.

Tous ces projets sont à différentes étapes de préparation et l'Administration continue de surveiller leurs échéanciers et leurs besoins de services. Il incombe à l'Administration de s'assurer que nous sommes prêts à fournir des services dans le cadre de ces projets quand ils deviennent opérationnels.



Trafic

Au cours de l'année, nous avons enregistré une légère baisse des niveaux globaux de trafic dans les secteurs de la côte et du fleuve. Les voyages côtiers ont diminué de 211 (2 %) et le fleuve Fraser a connu une réduction de 19 voyages (2 %) par rapport à l'année précédente.

Nous avons déjà mentionné la diversification de la clientèle de l'Administration, qui comprend les secteurs des marchandises ainsi que l'importation et exportation de cargaisons. Ces secteurs sont précisés dans le tableau ci-dessous, et notre plus grand secteur de marchandises, les conteneurs, représente 15 % de nos volumes d'activités.

Voyages annuels par secteur de marchandises - Côte et fleuve								
Produit de base	Données réelles 2011	%	Données réelles 2012	%	Budget 2012	%	Budget 2013	%
Automobiles	954	8%	1 188	10%	880	8%	1 120	9%
Conteneurs	1 735	14%	1 871	15%	1 650	14%	1 800	15%
Croisières	878	7%	828	7%	880	8%	850	7%
Charbon	923	7%	950	8%	920	8%	960	8%
Céréales	1 657	13%	1 525	12%	1 400	12%	1 460	12%
Pétrole	615	5%	676	5%	500	4%	660	5%
Produits forestiers	1 602	13%	1 452	12%	1 700	15%	1 500	12%
Potasse et soufre	512	4%	455	4%	520	5%	470	4%
Postes de mouillage -Vancouver	1 440	11%	1 508	12%	1 200	10%	1 400	12%
Autres	2 206	18%	1 839	15%	1 820	16%	1 830	16%
Total des voyages	12 522	100%	12 292	100%	11 470	100%	12 050	100%

Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures nécessitent les services d'un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures consécutives au maximum et il doit ensuite avoir une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne,

l'Administration doit affecter deux pilotes environ 700 fois. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

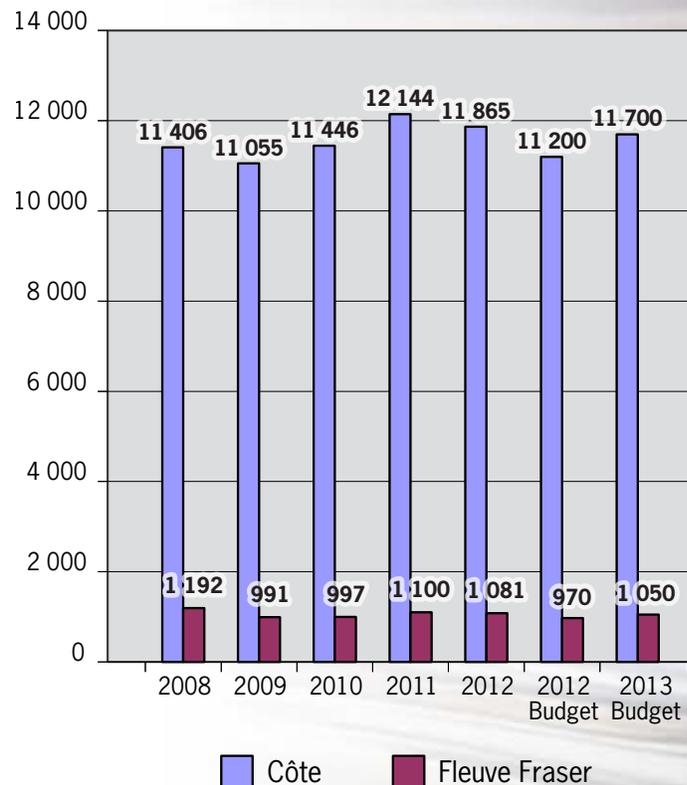
Le graphique 1 présente les voyages annuels susmentionnés et comprend les 654 voyages où deux pilotes ont été affectés en 2012.

En 2012, l'Administration a conclu un contrat avec British Columbia Coast Pilots Ltd pour obtenir les services de 98 pilotes indépendants qui ont réalisé 11 865 affectations côtières.

Les affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par sept employés pilotes, qui y ont réalisé 1 081 affectations.

Les tendances du trafic mensuel géré par l'Administration demeurent très stables d'une année à l'autre. Il y a une hausse saisonnière de mai à septembre en raison des activités du secteur des croisières.

Graphique 1 - Affectations de pilotage annuelles



L'Administration classe ses affectations dans quatre grandes zones de service : Port Metro Vancouver, île de Vancouver, Nord et fleuve Fraser.

La zone de service de Port Metro Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic. Elle représente 67 % (65 % en 2011) de toutes les affectations côtières réalisées par l'Administration.

Les produits d'exportation expédiés par PMV comprennent les céréales, les produits forestiers, le charbon, le soufre, la potasse ainsi que les produits chimiques et pétroliers. Les produits d'importation comprennent les automobiles et les produits en conteneurs.

Le nombre de voyages de navires est demeuré très comparable à l'année précédente et l'Administration prévoit une légère baisse dans son budget en raison de la réduction prévue du nombre d'affectations pour les conteneurs, les automobiles et les céréales en 2013.

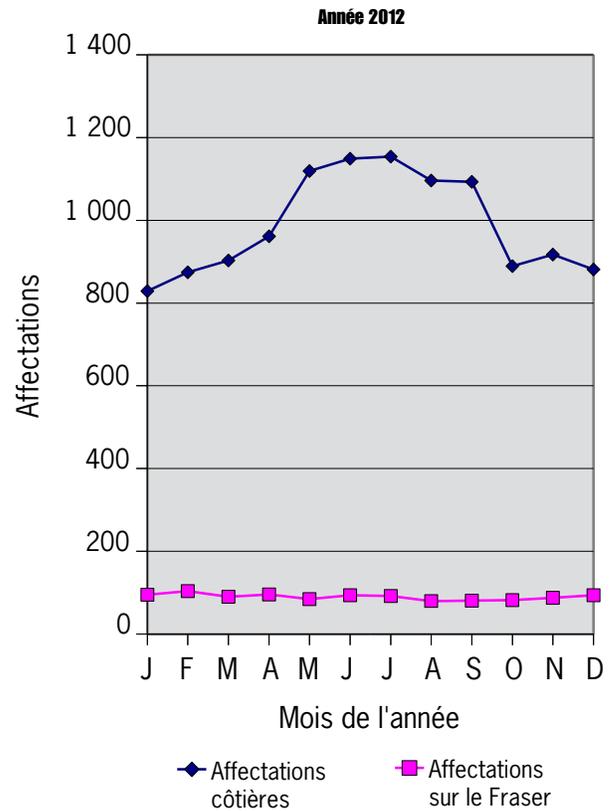
La zone de service de l'île de Vancouver a représenté 12 % (12 % en 2011) des affectations côtières de pilotage de l'Administration. Le trafic de 2012 a légèrement diminué dans ce secteur, ce qui reflète les conditions du marché dans le secteur des produits forestiers. Le budget de 2013 prévoit aussi une légère réduction du trafic dans ce secteur en raison de l'économie du secteur de l'industrie forestière. Ogden Point à Victoria demeure un terminal très occupé puisqu'il sert les navires de croisière qui circulent entre l'Alaska et leur port d'attache, à savoir Seattle.

La zone du Nord, qui inclut le Prince Rupert, Kitimat et Stewart, représentait 11 % (12 % en 2011) des affectations de pilotage côtier de l'Administration. Le budget de 2013 prévoit une légère augmentation du trafic à ce port principalement en raison de l'augmentation des expéditions de charbon.

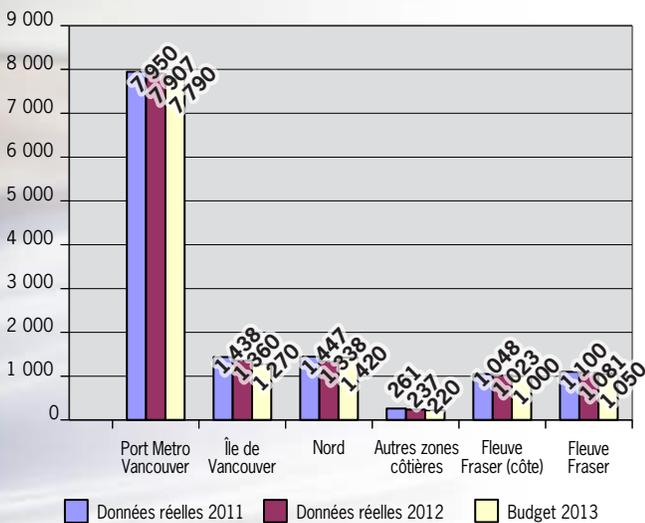
Le trafic sur le fleuve Fraser en 2012 a légèrement diminué et atteint 1 081 affectations (1 100 en 2011). Le fleuve comporte deux terminaux d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les

produits en vrac et les produits divers. La navigation sur le Fraser requiert les services d'un pilote côtier jusqu'à la station d'embarquement de Sand Heads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci. Une fois sur le fleuve Fraser, un employé pilote est responsable du pilotage.

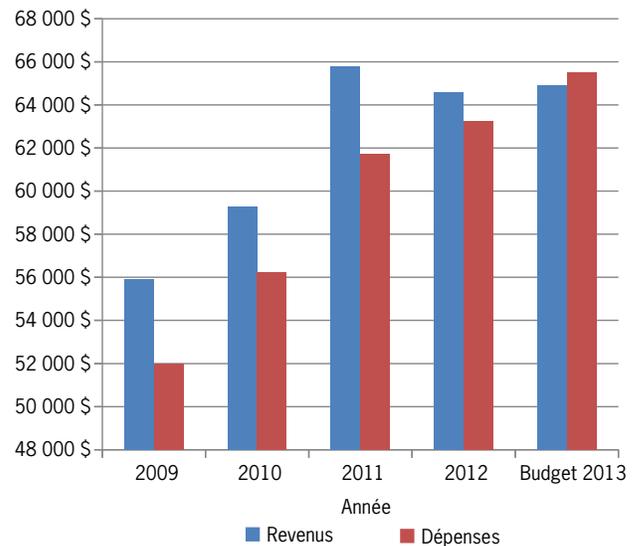
Graphique 2 - Affectations mensuelles



Graphique 3 - Affectations annuelles par zone



Graphique 4 - Revenus et dépenses par année (milliers de dollars)



Commentaires financiers

En 2012, l'Administration a enregistré des revenus de 64,6 millions de dollars et un bénéfice net de 1,4 million de dollars. Les revenus annuels de 2012 incluent 1,0 million de dollars générés par les droits de remplacement des bateaux-pilotes de 180 \$ par embarquement, qui sont conçus pour financer les projets d'immobilisations. Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a été entièrement financé au troisième trimestre de 2012 et a alors été annulé. Si les revenus générés par ces droits sont retirés du bénéfice net susmentionné de 2012, celui-ci diminue à 0,4 million de dollars.

Le 1er octobre 2012, l'Administration a haussé de 2,9 % ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse visait à correspondre à l'augmentation des coûts contractuels des ententes de services et des conventions collectives en place pour toute l'année.

Les résultats financiers réels de 2012 dépassaient de 315 000 \$ le budget du plan d'entreprise de 2012. Ce petit écart résultait d'un certain nombre de facteurs, tel qu'expliqué ci-dessous :

- Les revenus totaux annuels en 2012 dépassaient de 5,4 millions de dollars le budget. Notre plus grande catégorie de revenus, le pilotage côtier, a eu un effet positif de 4,3 millions de dollars sur les revenus. Cet écart était prévisible puisque le budget avait prévu 11 200 affectations. Il y a eu en réalité 11 865 affectations, ce qui représente une hausse de 665 (6 %) et une augmentation des revenus côtiers moyens par affectation qui indique la taille croissante et le changement de type de navires.
- L'écart favorable de 4,3 millions de dollars des revenus de pilotage côtier a été réduit une fois pris en considération les paiements supplémentaires et les hausses des contrats de service de BCCP. BCCP est payé pour chaque affectation, et une hausse du trafic accroît donc les paiements versés à cette entreprise. De plus, les coûts du contrat de BCCP ont augmenté en 2012 en raison d'un processus d'arbitrage des propositions finales qui a entraîné la hausse de 4 % du contrat de BCCP tandis que l'Administration avait prévu une augmentation nulle. Le processus d'arbitrage des propositions finales avait été inscrit dans le contrat de BCCP en 1998 comme processus visant à assurer aucune interruption du service. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 390 000 \$ celles prévues dans le budget.
- Pour le fleuve Fraser, 970 affectations avaient été prévues puisqu'il avait été annoncé qu'une série de conteneurs n'allait plus faire escale à ce port en 2012. À la fin de 2012, on comptait en tout 1 081 affectations, ce qui dépassait de 11 % le budget. De plus, les revenus moyens par affectation étaient supérieurs au budget, ce qui reflète la taille croissante des navires.
- Les revenus de pilotage sur le fleuve Fraser ont suivi la tendance à la hausse du trafic et dépassé de 410 000 \$ le budget.
- Le budget de 2012 prévoyait une hausse de 2,5 % des tarifs de déplacement à partir du 1er janvier. L'Administration a reporté au 1er octobre la mise en œuvre des tarifs, comme convenu avec l'industrie. Cela a entraîné un manque à gagner de 120 000 \$ pour ce qui est des revenus par rapport au budget. Les coûts de déplacement réels étaient supérieurs à ceux du budget de 2012 principalement en raison des niveaux accrus d'affectations. Les coûts de déplacement de la direction étaient eux aussi plus élevés que le budget en raison de la consultation accrue auprès des utilisateurs et d'autres groupes tout au long de l'année. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 500 000 \$ celles prévues dans le budget.
- Les revenus générés par les bateaux-pilotes dépendent du trafic et étaient positifs par rapport au budget. Les stations exploitées par des employés à Brotchie, Sand Heads et l'île Triple ont généré des revenus qui dépassaient de 310 000 \$ le montant prévu dans le budget. L'effet de ces revenus a été amoindri par la hausse de 320 000 \$ des salaires pour fournir des services aux navires. Les réparations de 310 000 \$ des bateaux-pilotes qui étaient imprévues dans le budget ont elles aussi réduit les marges. En tout, la marge de profit de ce secteur a eu un effet défavorable de 300 000 \$ sur le budget.
- Les coûts des apprentis pilotes sont inclus dans les frais de formation des

pilotes et ils ont eu un effet défavorable de 160 000 \$ sur le budget pour l'année puisque cinq apprentis ont reçu leur brevet alors que notre budget prévoyait quatre apprentis.

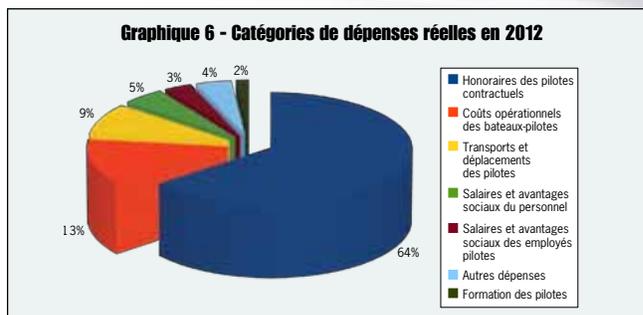
- Les frais de formation des pilotes expérimentés, pour l'année, étaient inférieurs de 100 000 \$ au montant inscrit dans le budget puisque les pilotes n'ont pas atteint les niveaux de formation prévus.
- Le total des autres dépenses était inférieur de 300 000 \$ au budget. Cette catégorie comprenait entre autres les articles majeurs suivants :
 - des projets de fonctionnement prévus n'ont pas été réalisés, ce qui a entraîné des économies de 130 000 \$;
 - les dépenses de soutien des UPP ont eu un effet positif de 70 000 \$ sur le budget;
 - les frais d'intérêts ont eu un effet positif de 80 000 \$ par rapport au budget annuel puisque l'Administration a entièrement remboursé un prêt bancaire avant terme et a donc éliminé cette dette;
 - une dépense imprévue de 80 000 \$ dans le budget a été engagée en 2012 concernant une entente de services de Transports Canada.

Le graphique 5 compare en détail les principales catégories de revenus et de dépenses avec le budget de 2013.

Graphique 5				
	Données réelles	Budget	Écart par rapport au budget	Budget
Catégories de revenus (milliers de dollars) :	2012	2012		2013
Pilotage côtier	46 168 \$	41 840 \$	4 328 \$	47 170 \$
Pilotage fluvial	2 528 \$	2 120 \$	408 \$	2 560 \$
Déplacements	6 292 \$	6 200 \$	92 \$	6 470 \$
Bateaux-pilotes	8 494 \$	7 970 \$	524 \$	8 570 \$
Droits pour le remplacement des bateaux-pilotes	1 008 \$	950 \$	58 \$	0 \$
Droits pour les unités de pilotage portables	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Autres revenus	86 \$	120 \$	(34 \$)	120 \$
Total des revenus	64 576 \$	59 200 \$	5 376 \$	64 890 \$
Catégories de dépenses (milliers de dollars) :				
Honoraires des pilotes contractuels	40 607 \$	36 670 \$	(3 937 \$)	41 500 \$
Coûts des bateaux-pilotes	8 113 \$	7 280 \$	(833 \$)	7 990 \$
Transports et déplacements	5 598 \$	5 010 \$	(588 \$)	5 390 \$
Salaires et avantages sociaux du personnel	3 162 \$	3 260 \$	98 \$	3 360 \$
Salaires et avantages sociaux des employés pilotes	2 089 \$	2 100 \$	11 \$	2 200 \$
Autres dépenses	2 677 \$	2 980 \$	303 \$	4 030 \$
Formation des pilotes	977 \$	920 \$	(57 \$)	1 020 \$
Total des dépenses	63 223 \$	58 220 \$	(5 003 \$)	65 490 \$
Bénéfice (déficit) net	1 353 \$	980 \$	373 \$	(600 \$)
Bénéfice (déficit) net, sans les droits pour les bateaux-pilotes et les UPP	345 \$	30 \$	315 \$	(600 \$)

Depuis sa création en 1972, l'Administration a été financièrement autonome et elle a géré ses finances pour que cette situation persiste.

Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2012, sous la forme de pourcentages des dépenses totales.



Comme pendant les années précédentes, environ 82 % des dépenses totales annuelles de l'Administration étaient visées par une entente de services ou des conventions collectives.

Graphique 7						
Résumé des antécédents financiers						
(milliers de dollars)						
	Données réelles	Budget				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<u>Résultats financiers</u>						
Revenus	55 076 \$	55 925 \$	59 260 \$	65 797 \$	64 576 \$	64 890 \$
Dépenses	53 146 \$	51 990 \$	56 213 \$	61 748 \$	63 223 \$	65 490 \$
Bénéfice (déficit) net	1 930 \$	3 935 \$	3 047 \$	4 049 \$	1 353 \$	(600 \$)
<u>Situation financière</u>						
Actifs à court terme	7 572 \$	10 216 \$	12 418 \$	12 428 \$	13 344 \$	11 528 \$
Passif à court terme	10 065 \$	9 181 \$	9 552 \$	6 740 \$	7 032 \$	6 000 \$
Fonds de roulement	(2 493 \$)	1 035 \$	2 866 \$	5 688 \$	6 312 \$	5 528 \$
<u>Immobilisations nettes</u>	11 187 \$	10 629 \$	11 282 \$	10 477 \$	10 255 \$	10 059 \$
<u>Indicateurs opérationnels (données réelles)</u>						
<u>Nombre moyen de pilotes</u>						
Côte	98	99	98	98	98	100
Fleuve Fraser	8	7	7	7	7	7
<u>Nombre d'affectations</u>						
Côte	11 406	11 055	11 446	12 144	11 865	11 700
Fleuve Fraser	1 192	991	997	1 100	1 081	1 050
<u>Revenus moyens de pilotage par affectation (\$ - Données réelles)</u>						
Côte	3 358 \$	3 531 \$	3 635 \$	3 805 \$	3 891 \$	4 032 \$
Fleuve Fraser	2 041 \$	2 113 \$	2 136 \$	2 205 \$	2 339 \$	2 438 \$

Rapport d'incidents

L'Administration classe les enquêtes sur les incidents ou les accidents en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque l'on dispose de suffisamment d'information pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité, ce qui pourrait exiger une évaluation et des entrevues sur place.

Enquêtes de catégorie A

Enquêtes fort susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

Enquêtes de catégorie B

Enquêtes moyennement susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les

embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

Enquêtes de catégorie C

Enquêtes peu susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

Le graphique 8 présente le nombre réel d'incidents que l'Administration a enregistrés au cours des cinq dernières années.

Graphique 8					
Année	Affectations sans incident	Nombre total d'incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2008	99.969 %	4	0	0	4
2009	99.950 %	6	0	2	4
2010	99.984 %	2	0	0	2
2011	99.962 %	5	0	0	5
2012	99.946 %	7	0	3	4

Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques organisationnels (GRO) a été intégré à la stratégie de l'Administration, et a accompli des progrès considérables 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 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 relève du conseil d'administration, et ses membres se réunissent trimestriellement, planifient des scénarios et réévaluent le registre des risques en vue de déterminer les

nouveaux risques et les mesures d'atténuation.

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 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 compte tenu de leur longueur.

En général, les risques jugés élevés sont examinés au moins une fois tous les trois mois, les risques jugés moyens sont examinés au moins une fois tous les six mois et les risques jugés faibles sont examinés au moins une fois par année.

Catégories de risques

L'Administration a catégorisé ses risques pour en faciliter l'identification et la gestion.

- **Risque stratégique** : risques qui découlent de la stratégie et du processus décisionnel de l'Administration.
- **Risque financier** : liquidité, disponibilité du capital et structure du capital.
- **Risque organisationnel** : risques qui découlent de la façon dont l'Administration gère ses ressources humaines, dont la richesse et la qualité du leadership, la disponibilité et le coût des cadres et des employés, les aspects culturels, etc.
- **Risque opérationnel** : risques qui découlent des activités et des processus opérationnels quotidiens de l'Administration.
- **Risque externe** : risques qui découlent de sources externes et sur lesquels l'Administration (bien qu'elle en subisse les répercussions) a peu de contrôle (p. ex., volatilité de nature macro-économique, changement structurel de l'industrie, questions politiques, etc.).
- **Risque juridique et réglementaire** : risques associés au respect par l'Administration des lois et règlements applicables.
- **Risque lié aux incidents** : risques qui découlent des incidents (accidents, quasi-accidents, etc.) dans le territoire de l'Administration, lorsqu'un pilote est présent à bord du navire.
- **Nouveau risque** : risques non cotés que l'Administration continuera d'examiner de temps en temps, dans le cadre d'une approche proactive.



Méthode de cotation des risques

L'Administration catégorise les risques de la façon suivante. Les limites des risques, tout comme les risques eux-mêmes, sont examinées régulièrement.

Répercussions	Financières	Opérationnelles				Stratégiques	
		Humains	Propriétés	Navires	Environnement	Réputation	Perturbation des activités
Extrêmes	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 millions de dollars	Mort de plusieurs personnes et de multiples personnes avec des blessures graves à long terme Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant plus d'un mois ou des pertes financières de plus de 10 millions de dollars	Navire coule ou subit des dommages tellement graves qu'il s'agit d'une perte réputée totale	Incident cause des dommages continus à long terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent plus d'un mois)	Couverture négative continue en première page des médias nationaux Couverture par les médias internationaux	Menace la viabilité de l'Administration à long terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent plus d'un mois)
Très élevées	Répercussions financières pour l'Administration de 5 millions à 10 millions de dollars	Mort d'une seule personne et de multiples personnes avec des blessures graves à long terme Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à un mois ou des pertes financières de 5 millions à 10 millions de dollars	Navire subit des dommages suffisamment graves qu'il a besoin d'être remorqué jusqu'à une cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période allant jusqu'à un mois	Incident cause des dommages continus à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent jusqu'à un mois)	Couverture négative en première page des médias nationaux et couverture médiatique internationale intermittente	Menace la viabilité de l'Administration à moyen terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à un mois)
Élevées	Répercussions financières de 1 million à 5 millions de dollars	Quelques personnes avec des blessures graves à long terme et de multiples blessures mineures	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à deux semaines ou des pertes financières de 1 million à 5 millions de dollars	Navire subit des dommages suffisamment graves qu'il doit être mis en cale sèche et ne peut être utilisé pendant deux semaines	Incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent jusqu'à deux semaines)	Couverture négative intermittente par les médias nationaux	Menace la viabilité de l'Administration à court terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à deux semaines)
Moyennes	Répercussions financières de 500 000 \$ à 1 million de dollars	Une personne avec des blessures graves à long terme Quelques blessures mineures	Dommmages à la propriété qui causent l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à une semaine ou des répercussions financières de 500 000 \$ à 1 million de dollars	Navire subit des dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant une semaine	Incident cause des dommages à court terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent tout au plus une semaine)	Couverture négative continue en première page des médias locaux Le conseil d'administration et Ottawa reçoivent des plaintes de la Chamber of Shipping et de clients importants	Problèmes opérationnels qui durent jusqu'à une semaine, mais aucune cessation des activités
Faible	Répercussions financières jusqu'à 500 000 \$	Une ou de multiples blessures mineures qui nécessitent des premiers soins sur place ou des traitements à l'extérieur du site	Dommmages à la propriété qui causent l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à 72 heures ou des répercussions financières allant jusqu'à 500 000 \$	Dommmages mineurs sans répercussions ou dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant tout au plus 72 heures	Incident cause des dommages minimes ou intermittents à l'environnement pendant une courte période de temps (c.-à-d. les dommages durent tout au plus une journée)	Couverture négative intermittente par les médias locaux Plaintes reçues de la part de la Chamber of Shipping ou de clients	Aucun problème opérationnel, ou problèmes opérationnels qui durent jusqu'à 72 heures

Méthode de cotation des risques

Le tableau suivant présente les risques actuels et leur cote de risque (décembre 2012).

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
1	Protocoles des pilotes et implication dans un incident	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊME	ÉLEVÉ
2	Recrutement futur de pilotes qualifiés convenables	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊME	ÉLEVÉ
3	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec les actionnaires	Stratégique	Aucune	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉ
4	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec l'industrie maritime	Stratégique	Aucune	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉ
5	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec les pilotes	Stratégique	Aucune	MOYENNE	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉ
6	Défaillance des systèmes de télécommunications (voix et données)	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉE	ÉLEVÉ
7	Défaillance des applications de TI clés	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉE	MOYEN
8	Évolution des conditions économiques et financières et questions de politique qui touchent le volume de trafic	Externe	Finances	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉE	MOYEN
9	Communication durant un incident (médias)	Incidents	Communication	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉE	MOYEN
10	Santé économique de BC Coast Pilots Ltd	Externe	Fournisseurs	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉE	MOYEN
11	Formation des pilotes côtiers	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
12	Relève de la direction	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
13	Drogues et alcool	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
14	Recrutement et formation de l'équipage des bateaux-pilotes	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
15	Fraude interne et externe	Financier	Fraude	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
16	Systèmes financiers et administratifs	Financier	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN

Méthode de cotation des risques

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
17	Gestion de la main-d'oeuvre – pilotes du fleuve Fraser	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
18	Retard d'un navire causé par l'Administration	Opérationnel	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
19	Problèmes relatifs à un fournisseur de TI	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	ÉLEVÉE	MOYEN
20	Sécurité générale des pilotes	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	ÉLEVÉE	MOYENNE	MOYEN
21	Sécurité générale des équipages des bateaux-pilotes de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	MOYENNE	MOYENNE	MOYEN
22	Changements, lacunes ou erreurs au sein de l'industrie	Externe	Aucune	MOYENNE	MOYENNE	MOYEN
23	Retard d'un navire en raison de problèmes externes	Opérationnel	Aucune	ÉLEVÉE	FAIBLE	MOYEN
24	Gestion de la main-d'oeuvre – International Longshore & Warehouse Union	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
25	Gestion de la main-d'oeuvre – équipages des bateaux-pilotes	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
26	Recrutement et formation de pilotes pour le fleuve Fraser	Organisationnel	Formation	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
27	Gestion des RH pour l'Administration	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
28	Planification des catastrophes et des urgences	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
29	Coordination transfrontalière de la gestion des incidents	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
30	Communication durant un incident (gouvernement)	Incidents	Communication	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
31	Gestion du trafic durant un incident transfrontalier	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉE	FAIBLE
32	Sécurité générale des invités et employés de bureau de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
33	Pandémie	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE

Méthode de cotation des risques

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
34	Nouvelle technologie et formation subséquente – Pilotes	Organisationnel	Technologie	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
35	Sécurité du bureau principal	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
36	Conformité aux règlements et à la législation	Juridique et réglementaire	Conformité	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
37	Nouvelle technologie et formation subséquente – Administration	Organisationnel	Technologie	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
38	Sécurité des biens matériels	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
39	Cargaisons dangereuses ou toxiques	Externe	Danger	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
40	Comptes débiteurs	Financier	Aucune	FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
41	Recrutement et formation du personnel administratif	Organisationnel	Formation	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
42	Coordination de la gestion des incidents au sein du Canada	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
43	Coordination de multiples enquêtes à la suite d'un incident transfrontalier	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
44	Planification des événements spéciaux	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	MOYENNE	FAIBLE
45	Ports ou terminaux qui changent considérablement leur mode de fonctionnement	Externe	Aucune	MOYENNE	FAIBLE	FAIBLE
46	Gestion des coûts variables	Externe	Finances	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
47	Réserve financière/Tarif	Financier	Aucune	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
48	Comptes créditeurs	Financier	Aucune	TRÈS FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
49	Problèmes liés à la réalisation d'activités dans des voies navigables communes	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
50	Pilotes qui montent à bord de navires grâce à un hélicoptère (au moyen d'un treuil)	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
51	Ingérence politique	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté

Évaluations clés du rendement

Le conseil d'administration examine et évalue régulièrement le rendement de la direction de l'Administration. L'évaluation repose en partie sur certaines évaluations clés du rendement (ECR) incluses ci-dessous.

Résultats pour l'année 2012

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Prestation de services dans les délais	100,0 %	99,98 %	No 1.1 – Culture de services de qualité
Répartition sans erreur	100,0 %	99,98 %	No 1.1 – Culture de services de qualité

Ces ECR sont un indicateur du niveau de service fourni à l'industrie maritime. Les services de pilotage sont fournis lorsqu'un client fait une demande, peu importe le moment. La prestation des services dans les délais est calculée en divisant les retards des navires causés par les pilotes par le nombre annuel d'affectations. Les répartitions sans erreur sont calculées en divisant les erreurs de répartition par le nombre annuel d'affectations.

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration			
Incidents de la catégorie A	0,0 %	0,0 %	No 1.1 – Culture de services de qualité et no 1.2 – Créer une culture de sensibilisation aux risques organisationnels
Incidents de catégories B et C	<0,5 %	0,054 %	
Incidents à bord de bateaux-pilotes			
Incidents de la catégorie A	0,0 %	0,0 %	No 1.1 – Culture de services de qualité et no 1.2 – Créer une culture de sensibilisation aux risques organisationnels
Incidents de catégories B et C	<0,5 %	0,0 %	

Ces deux ECR concernent le profil de l'Administration en matière de sécurité. Tous les incidents associés aux navires et aux bateaux-pilotes sont consignés et font l'objet d'une enquête au besoin. Ces mesures visent à améliorer notre profil de sécurité chaque fois que cela est possible.

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes qui entraîne des retards opérationnels	0,0 %	0,0 %	No 3.2 – Veiller à ce que l'exploitation des bateaux-pilotes soit efficace

Cette ECR évalue les activités d'exploitation des bateaux-pilotes par l'Administration en consignand le temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes qui cause un retard à un navire. Pour éviter les retards, l'Administration entretient deux bateaux-pilotes de réserve qui peuvent être transférés entre les stations au besoin.

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Temps de fonctionnement des ordinateurs	100,0 %	100,0 %	No 3.1 – Veiller à ce que les procédures de répartition soient efficaces No 5.1 – Source principale de renseignements sur le secteur maritime

Cette ECR mesure le temps de fonctionnement des ordinateurs de notre base de données de répartition, qui constitue le principal système informatique de l'Administration. Nos centres de répartition sont situés à Vancouver et à Victoria et sont conçus de façon à se remplacer mutuellement en cas d'indisponibilité. Ces centres sont opérationnels 24 heures sur 24 tous les jours de l'année, et la base de données informatisée doit donc absolument fonctionner.

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Maintenir les coûts indirects à moins de 8,5 % des revenus annuels	8,5 %	8,1 %	No 2.2 – Gestion des coûts
Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils)	90,0 %	86,6 %	No 2.1 – Autonomie financière
Maintenir un fonds de prévoyance adéquat (investissement (\$)/total des revenus)	5,0 %	9,7 %	No 2.1 – Autonomie financière

Ces trois ECR sont de nature financière et reflètent de bonnes pratiques opérationnelles générales. Le niveau de fonds de prévoyance est établi par le conseil d'administration de l'Administration et vise à financer les activités pendant une période allant jusqu'à six mois s'il y a un ou plusieurs enjeux majeurs continus ou un cas de force majeure.

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2012
Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les plaintes	8 jours	5,4 jours	No 1.1 – Culture de services de qualité
Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les différends associés aux factures	8 jours	2,3 jours	No 1.1 – Culture de services de qualité

Ces ECR reflètent l'engagement de l'Administration à fournir un niveau élevé de service à tous les intervenants du domaine du pilotage. Dans une année moyenne, de 11 000 à 12 000 factures sont émises à l'industrie et l'Administration a pour but de veiller à un haut niveau d'exactitude et d'exhaustivité dans ce processus. Le même concept s'applique aux plaintes puisque peu importe leur sujet, l'Administration prend très au sérieux les commentaires et y répond de façon professionnelle et en temps opportun.

Réalisations en 2012

- L'Administration a célébré son 40e anniversaire durant l'année. L'Administration de pilotage du Pacifique a été créée par la *Loi sur le pilotage* en 1972 et elle a réalisé 508 000 affectations de pilotage dans les 40 ans qui ont suivi.
- Une convention collective qui vise 17 employés de répartition et facturation a été prolongée d'un an (durée de sept ans) et expirera maintenant le 31 mars 2018.
- La formation des pilotes cette année a compris ce qui suit :
 - six pilotes expérimentés ont suivi une formation à Port Revel, en France, au centre de formation sur modèles de navires;
 - quatre pilotes expérimentés ont suivi une formation à Warsash, en Angleterre, au centre de formation sur modèles de navires;
 - trois pilotes expérimentés ont reçu une formation sur les systèmes de propulsion Azipod à Seattle, aux États-Unis;
 - deux pilotes expérimentés ont reçu une formation sur les navires reliés par câble à un remorqueur à Seattle, aux États-Unis.
- Cinq apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet durant l'année.
- Nous avons maintenu notre programme de familiarisation destiné aux candidats qui souhaitent devenir pilotes et veulent en apprendre davantage sur nos zones de pilotage obligatoire. À la fin de l'exercice, 22 candidats étaient inscrits à ce programme.
- Le programme de gestion des risques organisationnels a continué de planifier des scénarios durant l'année. Un important exercice de planification de scénarios, auquel ont participé des pilotes, des représentants juridiques, des experts-conseils du domaine maritime et l'Administration, a eu lieu en octobre 2012.
- Les locaux des bureaux de l'Administration ont été rénovés considérablement en raison du bail à long terme valide jusqu'en 2022.
- L'Administration a participé à de nombreuses assemblées publiques locales portant sur les propositions d'aménagement de terminal prévues dans notre territoire.
- Un module en ligne pour le calcul des intervalles des marées sur le fleuve Fraser a été rendu disponible sur le site Web de l'Administration durant l'année. Il permettra aux utilisateurs des services de pilotage de calculer les moments les plus opportuns pour entrer sur le fleuve ou le quitter.
- Un module en ligne pour la commande de services de pilotage a été rendu disponible sur le site Web de l'Administration durant l'année. Il donnera aux utilisateurs des services de pilotage l'option de commander des services en ligne au lieu d'avoir à téléphoner à notre section de la répartition.

Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2012

En 2012, cinq pilotes côtiers ont reçu leur brevet de classe II et deux apprentis ont commencé leur formation en décembre. Ces apprentis devraient recevoir leur brevet en 2013.

Étant donné que deux apprentis sont arrivés en décembre, la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2012 a été réduite à deux candidats. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de février 2013; 28 candidats devraient s'y présenter.

Au 31 décembre 2012, il y avait trois candidats sur la liste d'admissibilité pour les pilotes du Fraser.

Par ailleurs, l'Administration a un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote intéresse. Le programme accepte au maximum 40 candidats (nombre d'inscriptions à l'heure actuelle : 22); les candidats peuvent ainsi accroître et mettre à jour leurs connaissances concernant l'ensemble de la côte.

Consultations régulières avec les intervenants

L'équipe de gestion de l'Administration a poursuivi le programme annuel de visites et elle a pu ainsi rencontrer 40 % des agences maritimes en activité et les responsables de quatre ports pendant l'année.

Des sondages auprès de la clientèle sont réalisés et les niveaux de services attendus de l'Administration sont mesurés régulièrement.

L'équipe de gestion de l'Administration continue de rencontrer régulièrement des représentants de la Chamber of Shipping.

Le directeur des opérations maritimes de l'Administration assiste régulièrement, en tant qu'invité, aux réunions du comité des services de navigation et de pilotage de la Chamber of Shipping. Cela permet à l'Administration et à l'industrie de régler ensemble les problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent.

L'Administration demeure un membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC) et du groupe responsable de la porte d'entrée du Pacifique.



L'avenir – 2013 et au-delà

Les préparatifs sont en cours pour 2013 et les années subséquentes afin de maintenir notre niveau élevé de services pour tous nos intervenants.

Nous continuons de demeurer au courant de tous les projets proposés dans notre territoire, et de les surveiller activement, en analysant leurs répercussions sur le nombre d'affectations et de pilotes. Voici certains des projets majeurs surveillés à l'heure actuelle :

- la phase II des installations à conteneurs de Prince Rupert, qui devraient tripler la capacité jusqu'à 2,0 millions d'EVP;
- six terminaux de gaz naturel liquéfié dans les régions de Kitimat et de Prince Rupert;
- un terminal de pipeline de pétrole brut à Kitimat;
- un nouveau terminal à Deltaport, qui doublerait les volumes de conteneurs de Port Metro Vancouver;
- l'expansion majeure d'un terminal charbonnier au port de Vancouver;
- l'expansion d'un pipeline pour accroître la capacité d'expédition de pétrole brut à Burrard Inlet;
- un nouveau terminal de carburant aviation dans le fleuve Fraser pour servir l'aéroport de Vancouver.

L'énorme ampleur de ces projets aura peut-être des répercussions profondes sur notre modèle opérationnel. Nous demeurons donc déterminés à faire en sorte que nos stratégies tiennent compte des défis et que l'Administration soit prête à s'adapter.

L'Administration est un participant actif avec les pilotes quand de nouveaux terminaux ou quais sont proposés dans notre territoire. Nos

points de vue sur la conception, le lieu, l'accès, etc. sont régulièrement demandés avant la construction.

De plus, nous suivons de près de nombreux autres événements, négociations, lois, etc. susceptibles d'avoir une influence dans notre territoire. Un grand nombre de ces événements sont nettement indépendants de notre volonté, mais ils peuvent avoir des répercussions sur notre territoire. Voici des exemples de ces événements majeurs :

- l'élargissement du canal de Panama, qui devrait être terminé en 2014, et son incidence sur les tendances du transport maritime et du commerce à l'échelle locale et mondiale;
- les négociations commerciales du Partenariat transpacifique (PTP);
- les discussions concernant le remplacement d'un tunnel majeur dans la région de Vancouver, ce qui toucherait le trafic de navires qui arrivent sur le fleuve Fraser et le quittent.

Le site Web de l'Administration a été amélioré en 2012 par l'ajout d'un module de commande sur Internet qui permet aux utilisateurs de faire en ligne leur commande initiale de services de pilotage. En 2013, ce module sera modifié pour permettre aux utilisateurs de modifier en ligne les services de pilotage demandés.

De plus, l'Administration analysera le besoin d'instaurer des services d'hélicoptères comme méthode future d'embarquement des pilotes. Durant l'année à venir, les services d'un expert-conseil seront retenus pour fournir un rapport détaillé qui explorera la viabilité de ce service.

Durant les prochaines années, nos efforts continueront d'être axés sur la réalisation de notre vision, c'est-à-dire « **être un chef de file mondial du pilotage maritime** ».

Situation économique – 2013

Les résultats financiers annuels de l'Administration continuent de dépendre du trafic. Les niveaux de trafic annuels et donc les finances dépendent de la situation économique de l'industrie à laquelle nous fournissons nos services. Il demeure très difficile de prévoir avec exactitude les niveaux de trafic pour les années à venir puisqu'il existe de nombreux facteurs nettement indépendants de la volonté de l'Administration.

Lorsqu'elle a préparé le budget de 2013, l'Administration a analysé les tendances du trafic des années précédentes, les secteurs d'activité,

les associations de produits de base, l'industrie des croisières, les administrations portuaires, les plans d'expansion de terminaux et les conditions financières générales.

Pour 2013, l'Administration a calculé ses revenus et ses dépenses en fonction de 11 700 affectations côtières et 1 050 affectations sur le fleuve Fraser.

Pour 2013, l'Administration prévoit dans son budget un léger déficit de 600 000 \$ qui sera financé grâce au fonds de roulement disponible.

Situation financière - Ajustement des tarifs pour 2013

En 2012, l'Administration et l'industrie ont conclu une entente concernant un tarif qui ajusterait les droits de pilotage le 1er octobre 2012 et le 1er avril 2013. Cette demande tarifaire n'a pas été contestée et était en place avant les dates de mise en oeuvre.

Ces dernières années, l'Administration a habituellement mis en oeuvre les ajustements tarifaires le 1er janvier. Les excellents résultats financiers obtenus ces trois dernières années ont fait que

l'Administration a pu reporter les dates de mise en oeuvre des tarifs, comme susmentionné. Cette stratégie de mise en oeuvre d'un ajustement tarifaire chaque année, sans toutefois effectuer l'ajustement au 1er janvier, résulte en un report des coûts pour l'industrie et permet encore à l'Administration de maintenir sa marge de dépenses à des niveaux qui lui assureront d'éviter de forts pourcentages d'augmentation dans les années à venir.

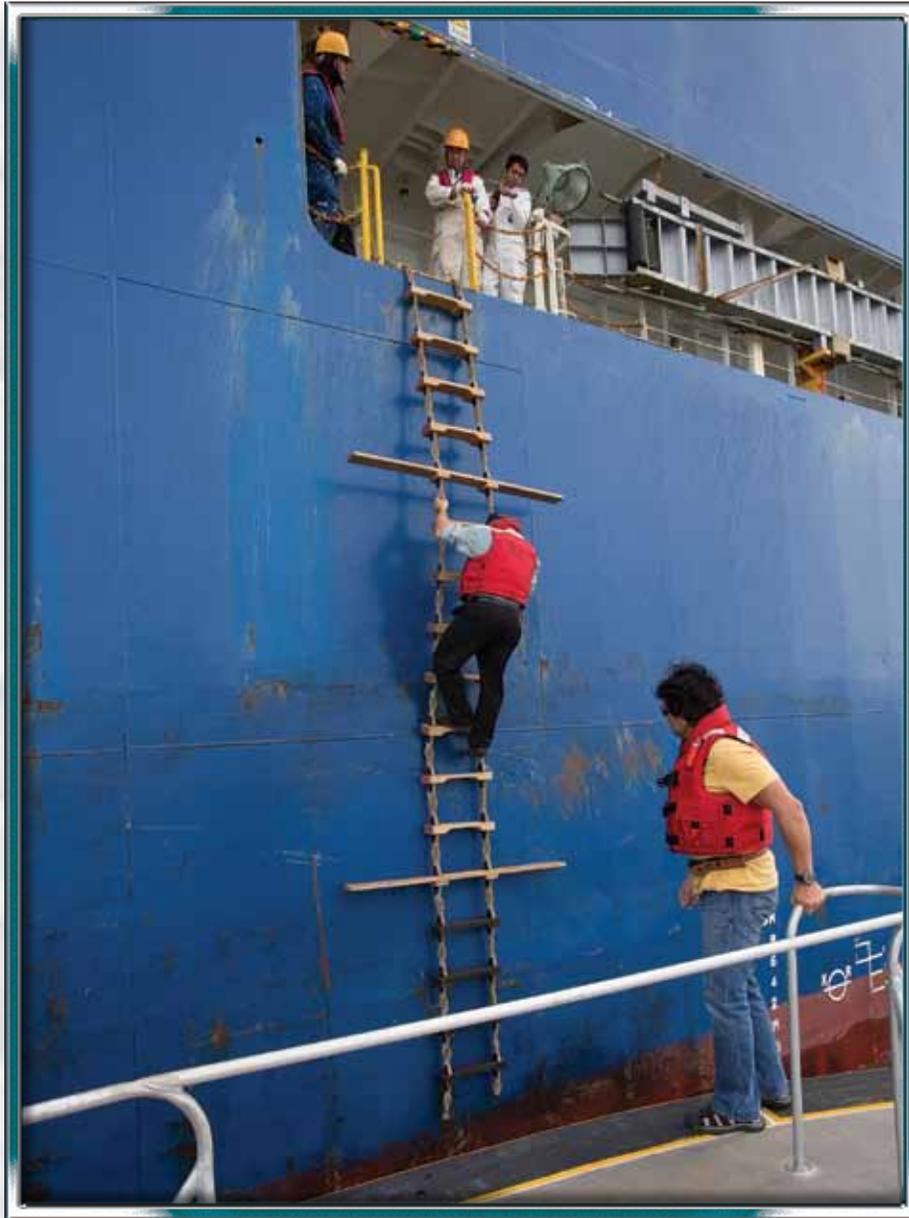
Mesures de réduction des dépenses - Budget de 2010

L'Administration s'engage à respecter l'esprit et l'objet des mesures gouvernementales de réduction des dépenses prévues dans le budget de 2010.

L'Administration s'est donné pour objectif de devenir un chef de file mondial du pilotage maritime. Cet objectif doit être atteint par le maintien des niveaux de service et des niveaux de compétitivité des ports pour apporter une contribution positive à l'économie canadienne.

L'Administration a approuvé une stratégie visant à assurer une prestation ininterrompue des services de pilotage, sur demande, à tous les intervenants, d'une manière sûre et responsable sur le plan financier. Des contrats de service et des conventions collectives à long terme sont en place pour faciliter la prestation de ces services.

Les dépenses en capital sont réduites au minimum et financées par les revenus actuels.



Stratégie - 2013

Chaque année, l'Administration tient des séances de planification stratégique réunissant les membres du conseil d'administration et de la direction. Lors de la toute dernière séance en septembre 2012, les membres ont accepté les objectifs et stratégies clés pour 2013 résumés ci-dessous.

BUTS STRATÉGIQUES POUR 2013

But stratégique	Description	Stratégie
No 1.1	Continuer de mettre en oeuvre la culture de service de qualité	Collaborer avec BCCP concernant les problèmes de main-d'oeuvre, de recrutement et de formation Le Comité de formation et d'examen des pilotes étudiera le processus d'examen et fera des recommandations en vue d'accroître le taux de réussite des pilotes sans réduire les normes actuelles
No 1.2	Continuer de favoriser la sensibilisation aux risques organisationnels	Tester les plans d'atténuation pour les risques cotés élevés Réévaluer annuellement le registre des risques pour assurer la pertinence des risques
No 2.1	Créer une culture de développement durable	Établir des évaluations clés du rendement pour déterminer la réussite
No 3.1	Maintenir la culture de gestion des coûts	Examiner la méthode d'évaluation actuelle et recommander des changements
No 3.2	Comparer les niveaux de service de l'Administration	Comparer les niveaux de service et les coûts connexes pour Vancouver et Seattle afin que l'Administration conserve son avantage concurrentiel en matière de service
No 4.1	Veiller à ce que les procédures de répartition soient efficaces	Mettre en oeuvre et intégrer un système ISO pour la répartition au plus tard en 2014
No 4.2	Veiller à ce que les procédures d'embarquement par bateaux-pilotes soient efficaces	Mettre en oeuvre et intégrer un système ISO pour les bateaux-pilotes au plus tard en 2014 Mettre en oeuvre le système d'entretien informatisé en 2013 Établir un plan d'utilisation d'hélicoptères pour l'embarquement et le treuillage
No 5.1	Devenir une source principale de renseignements maritimes dans notre territoire	Utiliser les systèmes de technologie de l'information pour fournir à l'industrie les renseignements maritimes dont elle a besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de pilotage
No 5.2	Mieux faire connaître l'Administration au sein de l'industrie maritime et des collectivités côtières	La direction assumera des rôles de leadership au sein de la communauté maritime dans le cadre d'enjeux importants Poursuivre le programme de sensibilisation communautaire

Évaluation des buts stratégiques de 2012

L'Administration évalue l'atteinte de ses buts stratégiques chaque année.

BUT STRATÉGIQUE NO 1.1 – CRÉER UNE CULTURE DE PRESTATION DE SERVICES DE QUALITÉ

Stratégie	Description	Évaluation 2012
1.1 (a)	Mise en oeuvre d'un programme d'évaluation des pilotes	<ul style="list-style-type: none"> Pratiques et procédures de rendement en matière de qualité de la BCCP convenues et établies Pratiques et procédures de rendement en matière de qualité pour les pilotes du Fraser convenues et établies
1.1 (b)	Procédures normalisées	<ul style="list-style-type: none"> Douze plaintes en matière de prévisibilité ont été reçues durant l'année; le but était établi à moins de 16 plaintes en matière de prévisibilité

BUT STRATÉGIQUE NO 1.2 – CONTINUER DE CRÉER UNE CULTURE DE SENSIBILISATION AUX RISQUES ORGANISATIONNELS

Stratégie	Description	Évaluation 2012
1.2 (a)	Veiller à ce que des plans d'atténuation soient en place et testés pour les risques élevés	<ul style="list-style-type: none"> Les risques cotés élevés sont examinés au moins une fois tous les trois mois Un exercice de scénario a testé les protocoles des pilotes en 2012
1.2 (b)	Poursuivre l'intégration à l'échelle de l'Administration	<ul style="list-style-type: none"> La gestion des risques organisationnels est incluse comme point permanent à l'ordre du jour de toutes les réunions du personnel Mise en oeuvre d'un site Web sur la gestion des risques organisationnels

BUT STRATÉGIQUE NO 2.1 – MAINTENIR L'AUTONOMIE FINANCIÈRE

Stratégie	Description	Évaluation 2012
2.1 (a)	Maintenir une réserve financière de 5 % des revenus annuels	<ul style="list-style-type: none"> Réserve financière de 9,7 % des revenus annuels disponible le 31 décembre 2012
2.1 (b)	Gérer l'équilibre entre la viabilité financière et la structure tarifaire concurrentielle	<ul style="list-style-type: none"> La Chamber of Shipping a appuyé le tarif du 1er octobre 2012 Fonds de roulement adéquat et aucune dette au 31 décembre 2012

BUT STRATÉGIQUE NO 2.2 – MAINTENIR UNE CULTURE DE GESTION DES COÛTS

Stratégie	Description	Évaluation 2012
2.2 (a)	Maintenir les coûts indirects à tout au plus 8,5 % des revenus annuels	<ul style="list-style-type: none"> Coûts indirects réels de 8,1 % au 31 décembre 2012
2.2 (b)	Hausse annuelle des coûts opérationnels maintenue tout au plus au taux de l'IPC	<ul style="list-style-type: none"> Pour le fonctionnement des bateaux-pilotes, la baisse réelle était de 3,2 % par opposition à la hausse visée de l'IPC de 0,8 %

BUT STRATÉGIQUE NO 2.3 – AMÉLIORER L'AVANTAGE CONCURRENTIEL DE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2012
2.3 (a)	Examiner et surveiller les frais de pilotage pour maintenir l'avantage concurrentiel	<ul style="list-style-type: none"> L'ajustement tarifaire du 1er octobre 2012 a éliminé les droits de remplacement des bateaux-pilotes de 180 \$ (réduction de 5 % sur une facture moyenne).
2.3 (b)	Examiner le pilotage dans les ports isolés pour que le service soit rentable	<ul style="list-style-type: none"> Les frais facturés à l'industrie pour le port de Stewart ont été examinés et ajustés (au besoin) pour chaque escale de navire aux fins d'équité envers les utilisateurs et l'Administration

BUT STRATÉGIQUE NO 3.1 – VEILLER À CE QUE LES PROCÉDURES DE RÉPARTITION DE L'ADMINISTRATION SOIENT EFFICACES

Stratégie	Description	Évaluation 2012
3.1(a)	Mettre en oeuvre et intégrer un système ISO	<ul style="list-style-type: none"> Le logiciel ISO est installé et l'expert-conseil a entrepris le processus d'examen
3.1(b)	Suivi des retards	<ul style="list-style-type: none"> Un système de suivi des retards a été mis en oeuvre

BUT STRATÉGIQUE NO 3.2 – VEILLER À CE QUE L'EXPLOITATION DES BATEAUX-PILOTES SOIT EFFICACE

Stratégie	Description	Évaluation 2012
3.2(a)	Mettre en oeuvre et intégrer un système ISO	<ul style="list-style-type: none"> Le logiciel ISO est installé et l'expert-conseil a entrepris le processus d'examen
3.2(b)	Mettre en oeuvre un système d'entretien informatisé	<ul style="list-style-type: none"> Le logiciel a été choisi

BUT STRATÉGIQUE NO 3.3 – ACCROÎTRE LA PRODUCTIVITÉ GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION PAR L'INNOVATION, LA FORMATION ET L'INVESTISSEMENT DANS LA TECHNOLOGIE

Stratégie	Description	Évaluation 2012
3.3(a)	Mettre à jour et réorganiser les secteurs actuels de répartition et de coordination du trafic	<ul style="list-style-type: none"> Deux modules en ligne supplémentaires rendus disponibles à l'industrie

BUT STRATÉGIQUE NO 4.1 – CRÉER UNE CULTURE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Stratégie	Description	Évaluation 2012
4.1(a)	Communiquer la politique sur le développement durable	<ul style="list-style-type: none"> Point à l'ordre du jour des réunions du personnel et mises à jour dans le bulletin de nouvelles semestriel
4.1(b)	Mettre en oeuvre les pratiques et les procédures sur le développement durable	<ul style="list-style-type: none"> Initiative visant à inciter les répartiteurs de nuit à travailler de la maison Personnel du bureau de Vancouver incité à utiliser le transport en commun (65 % l'utilisent de façon régulière) Mesures de conservation de l'énergie et de recyclage en place au bureau de Vancouver

BUT STRATÉGIQUE NO 5.1 – DEVENIR UNE SOURCE PRINCIPALE DE RENSEIGNEMENTS MARITIMES DANS NOTRE TERRITOIRE

Stratégie	Description	Évaluation 2012
5.1(a)	Apporter des améliorations à la base de données informatique pour accroître l'efficacité de l'information communiquée aux intervenants	<ul style="list-style-type: none"> Commande en ligne de services de pilotage offerte à l'industrie
5.1(b)	Utiliser la base de données et le site Web pour communiquer de l'information sur le domaine maritime aux utilisateurs qui doivent prendre des décisions de pilotage éclairées	<ul style="list-style-type: none"> Module des fenêtres de navigation sur le fleuve Fraser selon les marées installé sur le site Web

BUT STRATÉGIQUE NO 5.2 – MIEUX FAIRE CONNAÎTRE L'ADMINISTRATION AU SEIN DE L'INDUSTRIE MARITIME ET DES COLLECTIVITÉS CÔTIÈRES

Stratégie	Description	Évaluation 2012
5.2(a)	La direction assumera des rôles de leadership au sein de la communauté maritime	<ul style="list-style-type: none"> La direction continue de s'impliquer dans des organismes et des comités communautaires maritimes Le premier dirigeant a présenté des exposés à une délégation de pilotage chinoise et à une équipe de gestion de Transports Canada
5.2(b)	Maintenir le programme de sensibilisation communautaire	<ul style="list-style-type: none"> La direction a assisté à trois salons de l'emploi avec la BCCP La direction a participé à huit forums portes ouvertes parrainés par des groupes communautaires et des promoteurs de l'industrie Le premier dirigeant a rencontré six conseils de bande de Premières Nations

ÉTATS FINANCIERS - Exercice clos le 31 décembre 2012

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et dans le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour donner l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. Le conseil exerce ses responsabilités par l'intermédiaire du Comité de vérification, qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit le vérificateur général du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport à ce sujet.



K. G. Obermeyer
Premier dirigeant



B. D. Chadwick
Directeur des finances

Le 28 février 2013



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

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

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Guy LeGras, CA
directeur principal

Le 28 février 2013
Vancouver, Canada

ÉTATS FINANCIERS

État de la situation financière (en milliers de dollars canadiens)

Au 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Actifs		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 173	6 113
Créances clients	5 048	4 800
Frais payés d'avance et autres créances	1 123	1 515
	13 344	12 428
À long terme		
Placements à long terme (note 6)	6 262	5 248
Immobilisations corporelles (note 7)	10 255	10 477
Actifs incorporels (note 8)	190	300
	16 707	16 025
	30 051	28 453
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	6 922	6 592
Autres avantages du personnel (note 11)	110	148
	7 032	6 740
À long terme		
Autres avantages du personnel (note 11)	841	888
	7 873	7 628
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	22 178	20 825
	30 051	28 453

Engagements (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Membre:



Membre:



ÉTATS FINANCIERS

État du résultat global (en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	64 490	65 549
Intérêts et autres produits	86	248
	64 576	65 797
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	40 607	39 759
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	8 113	7 839
Transports et déplacements	5 598	5 399
Salaires et avantages du personnel	5 251	5 417
Formation des pilotes	977	547
Amortissement – immobilisations corporelles	928	890
Services professionnels et spéciaux	683	706
Locations	265	251
Services informatiques	260	228
Services publics, équipements et fournitures	165	140
Amortissement – actifs incorporels	128	104
Communications	79	86
Réparations et entretien	69	55
Intérêts	-	151
	63 123	61 572
Bénéfice net pour l'exercice	1 453	4 225
Autres éléments du résultat global		
Perte actuarielle pour les autres avantages du personnel (note 11)	(100)	(176)
	(100)	(176)
Résultat global total	1 353	4 049

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

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

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	20 825	16 776
Bénéfice net pour l'exercice	1 453	4 225
Autres éléments du résultat global	(100)	(176)
Résultat global total	1 353	4 049
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	22 178	20 825

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

Tableau des flux de trésorerie (en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	64 242	65 408
Sorties de trésorerie – salariés et fournisseurs	(61 381)	(59 973)
Autres produits reçus	345	189
Intérêts payés	-	(138)
Indemnités de départ des salariés versées	(265)	(157)
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	2 941	5 329
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements à long terme	(7 013)	(7 915)
Produits de la vente de placements à long terme	5 856	5 735
Acquisition d'immobilisations corporelles	(706)	(85)
Acquisition d'actifs incorporels	(18)	(124)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(1 881)	(2 389)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement de la dette bancaire	-	(3 632)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	-	(3 632)
Augmentation (baisse) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	1 060	(692)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début d'exercice	6 113	6 805
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fin d'exercice	7 173	6 113
Représentés par		
Trésorerie	347	558
Équivalents de trésorerie	6 826	5 555

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

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.

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 des droits de pilotage que l'Administration impose 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 des transports du Canada.

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.

2. Mode de présentation

Les états financiers ont été préparés en conformité avec les

Normes internationales d'information financière (« IFRS »).

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 28 février 2013.

3. Principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) 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.

(b) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. 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. Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et les placements à long terme.

(i) Classification

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.

(ii) 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 ou pertes sont comptabilisés dans le résultat net.

L'Administration a choisi de désigner tous ses placements à long terme à la juste valeur par le biais du résultat net. Les placements à long terme 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 à long terme 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.

(iii) Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Les créances clients de l'Administration sont classées comme des prêts et créances.

Les créances clients 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.

(c) 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 calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, en fonction de la durée de vie utile estimée des actifs, comme suit :

Bâtiments et quais flottants	10 à 20 ans
Bateaux-pilotes	25 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	10 000 à 10 500 heures de fonctionnement
Générateurs pour bateaux-pilotes	10 ans
Équipement	
- communication et autre	10 ans
- ordinateurs	3 ans
Améliorations locatives	Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou reste de la durée du bail

La valeur résiduelle et la durée de vie utile estimée des actifs sont examinées, et ajustées au besoin, à la fin de chaque période de rapport. 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 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.

(d) 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.

(e) Passif financier

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.

(f) 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 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.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

(ii) Autres avantages sociaux du personnel

Les salariés ont droit à des indemnités de départ et 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).

(g) Comptabilisation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice, à leur juste valeur, quand les services de pilotage sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice, au moyen de la méthode des intérêts effectifs.

(h) Normes comptables publiées mais pas encore en vigueur

Les normes comptables suivantes ont été publiées, mais ne sont pas encore en vigueur, et devraient être pertinentes pour l'Administration :

IFRS 9 - Instruments financiers (nouveau)

- En vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2015. L'Administration envisage d'adopter cette nouvelle norme avant le 1er janvier 2015 et évalue actuellement l'incidence de cette norme sur les états financiers.

IFRS 13 - Évaluation de la juste valeur (nouveau)

- En vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013. L'Administration envisage d'adopter cette norme le 1er janvier 2013 et ne s'attend pas à ce que l'IFRS 13 ait une incidence substantielle sur les états financiers.

IAS 19 (R) - Avantages du personnel (modifié)

- En vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013. L'Administration envisage d'adopter les modifications pour l'exercice débutant le 1er janvier 2013 et ne s'attend pas à ce que les modifications de l'IAS 19 aient une incidence substantielle sur les états financiers.

4. **Estimations et jugements comptables importants**

La préparation des états financiers exige que la direction émette des jugements qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables, et qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur 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.

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.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes faites par la direction 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, aura une incidence sur 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.

5. **Instruments financiers**

(a) Gestion des risques

L'Administration est exposée, par ses actifs financiers et ses passifs financiers, aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque du marché (c.-à-d. risque lié au taux d'intérêt et risque de change, et autre risque de prix). L'Administration assure une gestion continue de ces risques.

(b) Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers découle de la possibilité que l'émetteur d'un instrument n'honore pas son obligation. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances clients et des placements à long terme représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 5 048 \$ au 31 décembre 2012 (4 800 \$ en 2011). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2012, aucune (0,3 % en 2011) des créances n'était en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 100,0 % (99,7 % en 2011) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes concernant des créances irrécouvrables. La provision de l'Administration pour les créances douteuses était nulle à toutes les dates présentées.

Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie est faible, car ces actifs sont conservés dans une banque à charte canadienne.

Le risque de crédit lié aux placements à long terme est faible, car

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

L'Administration n'investit que dans des obligations garanties du gouvernement du Canada.

(c) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance.

L'Administration a pour objectif d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à l'échéance. Elle surveille fréquemment ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités afin de pouvoir répondre à ses besoins.

La valeur comptable des créiteurs et charges à payer représente le risque de liquidité maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créiteurs s'établissait à 4 468 \$ au 31 décembre 2012 (4 403 \$ en 2011), et ces créiteurs sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 2 454 \$ au 31 décembre 2012 (2 189 \$ en 2011).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2012, ces facilités étaient nulles (néant en 2011).

(d) Risque de marché

(i) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle de la fluctuation des taux d'intérêt. L'Administration est soumise à un risque de taux d'intérêt pour sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie ainsi que son portefeuille de placements. Le risque de taux d'intérêt demeure faible en raison de la gestion de la durée du portefeuille de placements à échéance déterminée et du rééquilibrage mensuel des placements selon l'indice composé canadien à court terme de Standard & Poor's. Les taux d'intérêt des placements à long terme sont fixes. Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus durant l'exercice avaient un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,25 % (1,25 % en 2011).

Au 31 décembre 2012, une variation des taux d'intérêt de 100 points de base, si toutes les autres variables étaient demeurées les mêmes, aurait entraîné une hausse de 124 \$ ou une baisse de 98 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 (hausse de 106 \$ ou baisse de 77 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice en 2011).

(ii) Risque de change et autre risque de prix

L'Administration n'est pas exposée actuellement à un risque de change ou à un autre risque de prix considérable.

(e) Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont évalués à la suite de leur comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés dans une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations des justes valeurs de niveau 1 sont tirées des prix du marché actif non ajustés pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations des justes valeurs de niveau 2 sont tirées de données autres que les prix du marché inclus au niveau 1 qui sont observables directement ou indirectement pour l'actif ou le passif concerné. Les évaluations des justes valeurs de niveau 3 sont tirées de techniques d'évaluation qui comprennent des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que les placements à long terme de l'Administration sont évalués après la comptabilisation initiale à leur juste valeur et sont tous de niveau 1, à toutes les dates présentées.

Les valeurs comptables des créances clients de l'Administration sont jugées égales à leur juste valeur en raison de leur maturité à court terme.

6. Placements à long terme et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2012		2011	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
	\$	\$	\$	\$
Obligations du gouvernement du Canada	2 230	2 238	1 810	1 796
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	4 032	4 046	3 438	3 403
	6 262	6 284	5 248	5 199

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Intérêts	241	247
Gains et pertes		
(Pertes réalisées) gains réalisés au cours de l'exercice	(24)	-
(Pertes latentes) gains latents au cours de l'exercice	(119)	9
	(143)	9
Frais de gestion des placements	(26)	(23)
	72	233

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel des placements a été de 0,5 % pour l'exercice (3,85 % en 2011).

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs de bateaux-pilotes	Équipement - Communications et autres	Équipement - ordinateurs	Améliorations locatives	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1er janvier 2011	320	11 037	1 413	-	232	332	1 408	97	14 839
Actifs acquis	14	77	-	-	-	-	(8)	2	85
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2011	334	11 114	1 413	-	232	332	1 400	99	14 924
Actifs acquis	-	23	429	73	-	38	50	93	706
Cessions	-	-	(575)	-	-	(22)	(204)	-	(801)
Au 31 décembre 2012	334	11 137	1 267	73	232	348	1 246	192	14 829
Amortissement cumulé									
Au 1er janvier 2011	256	1 736	726	-	66	282	394	97	3 557
Amortissement pour l'exercice	12	478	114	-	23	23	240	-	890
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2011	268	2 214	840	-	89	305	634	97	4 447
Amortissement pour l'exercice	14	482	144	-	23	10	246	9	928
Cessions	-	-	(575)	-	-	(22)	(204)	-	(801)
Au 31 décembre 2012	282	2 696	409	-	112	293	676	106	4 574
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2011	66	8 900	573	-	143	27	766	2	10 477
Au 31 décembre 2012	52	8 441	858	73	120	55	570	86	10 255

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

8. Actifs incorporels

	Logiciels	Total
	\$	\$
<i>Coût</i>		
Au 1er janvier 2011	507	507
Actifs acquis	124	124
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2011	631	631
Actifs acquis	18	18
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2012	649	649
<i>Amortissement cumulé</i>		
Au 1er janvier 2011	227	227
Amortissement pour l'exercice	104	104
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2011	331	331
Amortissement pour l'exercice	128	128
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2012	459	459
<i>Valeurs comptables</i>		
Au 31 décembre 2011	300	300
Au 31 décembre 2012	190	190

9. Dette bancaire

L'Administration possède une facilité de crédit d'exploitation d'un montant allant jusqu'à 2 millions de dollars disponibles à un taux

d'intérêt équivalant au taux préférentiel des banques. L'Administration n'a utilisé cette facilité à aucune des dates présentées.

L'Administration peut utiliser cette facilité de crédit au besoin, laquelle n'a aucune date de renouvellement ni durée déterminée.

10. Prestations de pension

Pratiquement tous les employés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées 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. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général en vigueur à la fin de l'exercice était de 6,2 % (5,8 % en 2011). Des cotisations

totales de 919 \$ (759 \$ en 2011) ont été comptabilisées comme charges pour l'exercice en cours.

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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

11. Autres avantages du personnel

L'indemnité de départ et les congés de maladie sont fournis à tous les salariés actifs en vertu de diverses conventions collectives et de divers contrats d'emploi. Les prestations sont entièrement payées par l'Administration et ne requièrent pas de cotisations de la part des salariés. Les régimes sont financés selon une comptabilisation au décaissement et aucun élément d'actif n'a été séparé et réservé pour le paiement des prestations. Aux fins de comptabilité, l'Administration évalue l'obligation au titre des prestations déterminées de ses régimes en date du 31 décembre de chaque exercice.

Voici une description générale des régimes :

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	1 036	918
Coût des services rendus au cours de l'exercice	63	54
Intérêts débiteurs	44	48
Indemnités versées	(270)	(160)
Compression	(22)	-
Pertes actuarielles	100	176
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	951	1 036
Rapprochement des actifs du Régime		
Juste valeur des actifs du Régime au début de l'exercice	-	-
Rendement attendu sur les actifs du Régime	-	-
Cotisations de l'employeur	270	160
Cotisations des salariés	-	-
Indemnités versées	(270)	(160)
Juste valeur des actifs du Régime à la fin de l'exercice	-	-
Composants des dépenses comptabilisés dans le résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	63	54
Intérêts débiteurs	44	48
Dépense totale comptabilisée dans le résultat net	107	102
Analyse du gain ou de la perte actuariel		
Changement du taux d'actualisation	57	77
Perte actuarielle concernant les passifs du Régime	77	99
Changement de la table de mortalité	4	-
Changement des données sur les membres	(38)	-
Perte actuarielle	100	176
Rapprochement des pertes actuarielles comptabilisées dans les autres éléments du résultat global		
Perte actuarielle comptabilisée immédiatement dans les autres éléments du résultat global	100	176
Perte actuarielle cumulative comptabilisée dans les autres éléments du résultat global au début de l'exercice	314	138
Perte actuarielle cumulative comptabilisée dans les autres éléments du résultat global à la fin de l'exercice	414	314
Rapprochement de la situation de capitalisation		
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	951	1 036
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	-	-
Déficit	951	1 036
Passif comptabilisé dans l'état de la situation financière	951	1 036
Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Tranche à court terme	110	148
Tranche à long terme	841	888
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	951	1 036

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

Les principales hypothèses ayant servi à l'évaluation actuarielle de l'obligation au titre des prestations déterminées sont les suivantes :

Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge		
Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
Taux d'actualisation	4,2 %	5,1 %
Taux des augmentations salariales – 2009 à 2013	2,0 %	2,0 %
– par la suite	3,5 %	3,5 %
Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation		
Au 31 décembre	2012	2011
Taux d'actualisation	3,65 %	4,2 %
Taux des augmentations salariales – 2009 à 2013	2,0 %	2,0 %
– par la suite	3,5 %	3,5 %

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 42 \$ (109 \$ en 2011) dans son régime à prestations déterminées durant l'exercice financier de 2013.

Au 31 décembre	2012	2011	2010	2009
	\$	\$	\$	\$
Obligation au titre des prestations déterminées, et déficit du régime, à la fin de l'exercice	951	1 036	918	813
Perte actuarielle relative aux obligations du régime	77	99	65	-

12. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration exige des frais d'utilisation de 0,180 \$ (0,200 \$ en 2011) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais visent à financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes et l'acquisition d'unités de pilotage portables.

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Droits de pilotage	63 482	64 014
Droits de remplacement des bateaux-pilotes et d'acquisition d'unités de pilotage portables	1 008	1 535
Total des droits de pilotage	64 490	65 549

13. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué des capitaux propres de celle-ci, qui sont composés de bénéfices non distribués. Les capitaux propres correspondent au montant d'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La Loi permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du

chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2011, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, de ses charges, de ses actifs, de ses passifs et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficacité. Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration n'a apporté aucun changement à sa stratégie de gestion du capital au cours de l'exercice.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires exercices
clos les 31 décembre 2012
(en milliers de dollars Canadiens)

14. Opérations entre entités apparentées

Les détails sur les opérations entre l'Administration et d'autres parties apparentées sont présentés ci-dessous.

(a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. La majorité de ces opérations n'ont pas d'effet substantiel sur les présents états financiers, sauf dans les cas suivants :

- un contrat avec Transports Canada pour la rédaction et le traitement du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2012, d'une valeur de 78 \$ (néant en 2011). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient de 105 \$ (néant en 2011).
- achats de cartes marines numériques auprès du Service hydrographique du Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2012, d'une valeur de 139 \$ (4 \$ en 2011).

(b) Rémunération des principaux membres de la direction

Le personnel clé de la direction de l'Administration comprend les membres du conseil d'administration ainsi que les cadres supérieurs de l'Administration. La rémunération de ce personnel comprend ce qui suit :

Exercice clos le 31 décembre	2012	2011
	\$	\$
Avantages à court terme des salariés (p. ex. salaires)	609	637
Cotisations au régime	89	93
Avantages postérieurs à l'emploi, comme l'indemnité de départ	56	42
	754	772

15. Engagements

L'Administration a conclu un contrat avec un fournisseur de logiciels pour la prestation de services de tenue à jour de logiciels pour 2013, au coût de 45 \$.

L'Administration a conclu un contrat avec Transports Canada pour la prestation de services et d'expertise en matière de réglementation. Il s'agit d'un contrat de deux ans valide jusqu'au 31 mars 2014. Les paiements annuels sont les suivants :

	\$
2013	105
2014	107

L'Administration a une obligation qui découle d'un contrat de location-exploitation à long terme de bureaux jusqu'au 31 décembre 2022. Les paiements annuels sont les suivants :

	\$
2013 – 2015	150
2016 – 2019	158
2020 – 2022	165

L'obligation prévoit également le paiement d'une part proportionnelle des frais d'exploitation et impôts fonciers annuels, d'une valeur estimative de 104 \$ pour 2013. Durant le présent exercice, 101 \$ ont été comptabilisés comme une charge (96 \$ en 2011).

16. Événements postérieurs à la date de clôture

Aucun événement substantiel donnant, ou ne donnant pas, lieu à des ajustements n'est survenu entre la date du rapport et la date d'autorisation des présents états financiers.

