

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2014



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

RAPPORT ANNUEL DE 2014

Membres du conseil d'administration



Mme Lorraine Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Présidente du conseil*



Captaine Mike Roman
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre



Captaine Al Ranger
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre



Mme Katherine Bright
Présidente,
Institut de la Famille
conseillers d'entreprise
Membre



Mme Karen Horcher
Membre*



M. Paul Prefontaine
Directeur sortant
Grieg Star Shipping
Membre



M. Peter G. Bernard, Q.C.
Membre*

Membres de la direction



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



Stefan Woloszyn
Directeur des
finances et de
l'administration



Brian Young
Directeur des
opérations
maritimes



Paulo Ekkebus
Directeur adjoint
des opérations
maritimes



Bruce Chadwick
Secrétaire général



Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la
comptabilité



Bruce Northway
Gestionnaire,
opérations et
relations de travail



Alan Wheatley
Gestionnaire de
technologies de
l'information



Isabelle Forget
Adjointe de
direction

Table des matières

1. Mandat	2	vi. Rapport d'incidents	17
2. Objectifs généraux, mission, vision et valeurs de l'Administration	3	vii. Gestion des risques organisationnels	17
3. Lettre de la présidente du conseil et du premier dirigeant	5	viii. Évaluations clés du rendement	23
4. Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	6	x. Réalisations en 2014	24
5. Gouvernance de l'Administration	6	xi. Consultations régulières avec les intervenants	25
6. Structure organisationnelle de l'Administration	8	xii. Perspectives d'avenir - 2015 et au-delà	25
7. Discussion et analyse de la direction		i. Situation économique - 2015	26
i. Survol des activités - 2014	9	ii. Situation financière - Ajustement de tarifs pour 2015 et 2016	27
ii. Trafic	10	xiii. Stratégie pour 2015	27
iii. Commentaires financiers	12	xiv. Buts stratégiques pour 2015 à 2019	27
iv. Achat de bateau-pilote - <i>Pacific Chinook</i>	14	xv. Évaluation des buts stratégiques de 2014	28
v. Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2014	17	8. États financiers audités	33

* INDIQUE UN MEMBRE DU COMITÉ D'AUDIT.

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

1. 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.
2. Mettre en œuvre des 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 de la côte du Pacifique du Canada.
3. 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.
4. Atteindre le niveau de productivité le plus élevé des ressources de l'Administration aux fins de la navigation sans danger.
5. Assumer un rôle de leadership dans le secteur maritime auquel nous offrons 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 grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger et de faire progresser les intérêts du Canada.

Énoncé de vision

L'énoncé de vision de l'Administration est le suivant : **être un chef de file mondial du pilotage maritime.**

L'objectif que s'est donné l'Administration de devenir un chef de file mondial en pilotage maritime est l'aboutissement d'un examen délibéré et mûrement réfléchi. Notre vision est, par définition, audacieuse et ambitieuse, à l'image des membres de l'équipe de l'Administration de pilotage du Pacifique et à celle de nos partenaires stratégiques. Pour concrétiser sa vision, l'Administration doit :

- maintenir un profil de sécurité sans égal la plaçant en tête de l'industrie;
- se doter d'une culture d'efficacité opérationnelle garantissant que le client reçoit une réelle valeur pour les frais qu'il verse et permettant à l'Administration d'assurer son autonomie financière;
- jouer un rôle de chef de file de l'industrie, à l'échelle régionale comme nationale.

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 :

1. *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.
2. *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.
3. *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.

4. *Obligation de rendre des comptes/responsabilité* – Nous devons, en tant que personnes, de membres de l'équipe et en tant qu'organisation, 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.
5. *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 Lisa Raitt
Ministre des Transports
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 6 février 2015

Madame,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2014.

Cette année, nous avons poursuivi notre projet de réduction des surplus accumulés au cours des années antérieures. L'industrie maritime à laquelle nous fournissons nos services continue de lutter contre les problèmes de surcapacité, d'occasions de fret limitées et de tarifs d'affrètement, comme elle le fait depuis le ralentissement économique mondial amorcé en 2008 - 2009. Nous avons espéré que l'industrie maritime connaîtrait un certain redressement des activités de fret et des tarifs d'affrètement en 2014, mais celles-ci sont demeurées bien en deçà du niveau de viabilité économique, et la situation continue de nous préoccuper au moment d'entamer 2015. En raison de cette réduction planifiée des tarifs, nous avons affiché une perte en 2014 et afficherons des pertes supplémentaires au cours des deux années restantes de notre tarif affiché pour trois ans. Cette mesure a été planifiée et acceptée afin d'aider nos clients.

Sur le plan opérationnel, il y a eu 12 144 affectations côtières et 1 120 affectations sur le fleuve Fraser, soit un total de 13 264 affectations de pilotage sur la côte ouest du Canada en 2014. Cela se traduit par une très légère hausse du nombre de navires déplacés, comparativement à 2013. Les deux plus importants facteurs pour la réalisation de notre mandat, qui est de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces sur la côte ouest du Canada, sont notre bilan en matière de sécurité et le nombre de retards causés à des navires par l'Administration. Sur le plan de la sécurité, notre dossier demeure excellent sur la côte Ouest puisque seuls cinq incidents mineurs sont survenus en 2014, un taux de succès de 99,96 %. Sur le plan des retards, nous avons affiché un taux de réussite de 99,98 %. Nous continuerons de collaborer avec l'industrie et les pilotes en vue d'obtenir le taux de réussite difficile à atteindre de 100 % sur les plans de la sécurité comme de la fiabilité.

Sur le plan stratégique, l'année 2014 a marqué la fin du plan quinquennal de l'Administration. Durant cette période, nous avons connu quelques grands succès, notamment l'obtention de la certification ISO 9001 pour notre bureau de répartition, la certification au code ISM pour nos bateaux-pilotes et la mise en œuvre de politiques sur le rendement de la qualité et sur la gestion des risques organisationnels. En 2014, dans le cadre du processus stratégique de renouvellement à long terme, nous avons entièrement remanié le plan en y intégrant une attention renouvelée aux principaux défis et débouchés qui s'annoncent.

Nous avons poursuivi notre programme de sensibilisation en visitant des installations portuaires et des collectivités ainsi qu'en communiquant de l'information sur la sécurité du transport maritime sur la côte ouest du Canada. Nous avons également répondu à de nombreuses invitations à participer à des journées portes ouvertes pour y expliquer le rôle que joue l'Administration de pilotage du Pacifique dans le maintien de la sécurité de la navigation et la protection des eaux limpides de la côte de la Colombie-Britannique. Devant le tollé que suscite la circulation des pétroliers au fur et à mesure que des projets énergétiques se développent, obtenir l'appui de l'opinion publique demeurera un défi.

L'Administration continuera d'honorer son mandat, qui consiste à offrir des services de pilotage maritime sûrs, efficaces et efficaces sur la côte ouest du Canada, en atteignant ses objectifs stratégiques et en demeurant déterminée à devenir un chef de file mondial du pilotage maritime.

Notre réussite tient en grande partie aux excellentes relations que nous entretenons avec nos actionnaires, avec l'industrie à laquelle nous fournissons nos services et avec les pilotes qui déplacent sans danger les navires sur notre côte.

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance 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 sur

environ deux milles marins à partir de chaque pointe de terre majeure. Ce territoire, qui comprend le fleuve Fraser et s'étend de l'Alaska au nord à l'État de Washington au sud, est l'un des plus grands au monde.

Le pilotage maritime repose avant tout sur la sécurité et vise à protéger l'environnement dans l'intérêt de la population du Canada. Nous sommes donc redevables 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.

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 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 rapport au conseil sur une base régulière.

- Comité d'audit - Le président et trois membres du conseil d'administration sont également nommés au comité d'audit. Les membres de ce comité se réunissent huit fois l'an et doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de l'ensemble des enjeux financiers, des audits externes et internes ainsi que des assurances.
- Comité de la gouvernance et des nominations - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois l'an ou à la demande du président du comité. Celui-ci a pour mandat d'étudier la gouvernance organisationnelle et de recommander des candidats à la nomination au conseil d'administration ainsi qu'aux postes de président du conseil et de premier dirigeant. De plus, il supervise l'orientation des nouveaux membres du conseil d'administration de même que le processus d'autoévaluation du conseil, les exigences en matière de formation et de compétences, l'évaluation annuelle du président et la planification de la relève de l'équipe de gestion de l'Administration.
- Comité des ressources humaines et de la rémunération - Les membres de ce comité se réunissent au besoin ou à la demande du président du comité. Celui-ci veille à l'établissement des rapports sur le programme de gestion du rendement exigés par le ministre.
- Comité de formation en pilotage et d'examen - Les

membres de ce comité se réunissent quatre fois par année. Ils ont pour mandat d'évaluer les compétences des pilotes et de réviser les programmes de formation. Le comité est présidé par un membre du conseil d'administration et 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. Ils visitent souvent les stations d'embarquement pour observer les exercices et inspecter l'équipement de sécurité. 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 et du fleuve Fraser, de membres de la direction de l'Administration et de membres du personnel des bateaux-pilotes.
- Comité d'examen de la sécurité et des opérations - Les membres de ce comité travaillent conjointement avec le comité de navigation et de pilotage de la chambre de commerce maritime et se réunissent trois fois par année. Le comité a pour mandat d'examiner et d'évaluer les pratiques de pilotage et les sujets préoccupants, et de chercher des solutions pour améliorer 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 l'industrie maritime.
- Gestion des risques organisationnels et préparatifs d'urgence - Ce comité se réunit jusqu'à quatre fois par année. Il 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 présent 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. Depuis peu, ce comité envisage l'intégration de la gestion des risques organisationnels à la norme ISO afin d'en accroître l'efficacité pour 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.



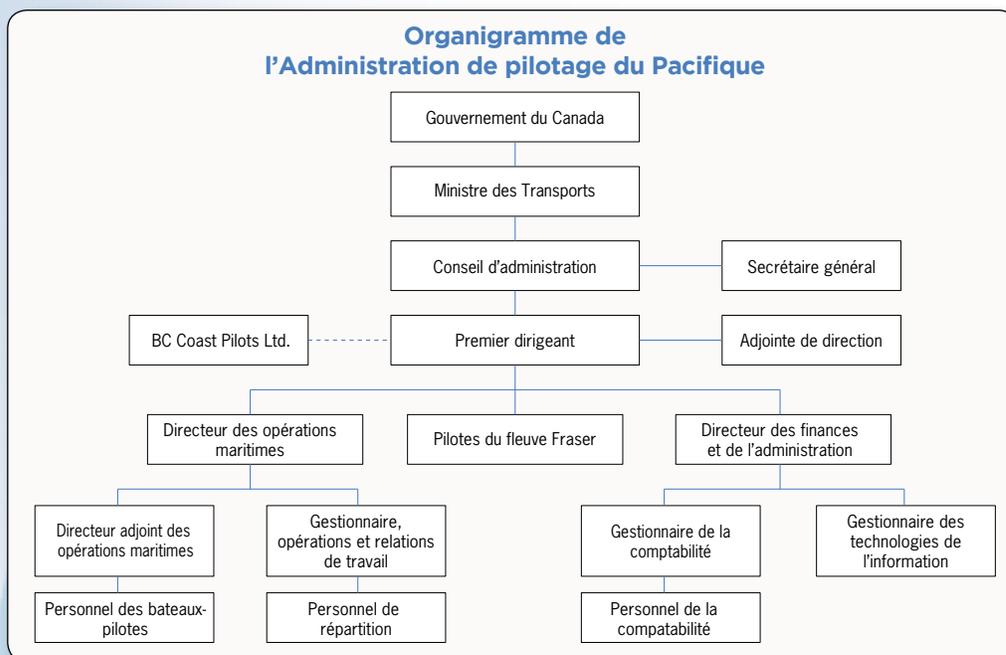
Structure organisationnelle de l'Administration

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

L'Administration est composée de 8 cadres, de 8 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 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.



DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Survol des opérations – 2014

L'année 2014 est demeurée pleine de potentiel pour l'Administration et ses intervenants à de nombreux égards. Il y a eu de nombreuses réunions avec des promoteurs de l'industrie pour discuter des plans futurs, des terminaux et des routes de navigation dans l'ensemble de notre territoire. La plupart des projets proposés sont encore au stade de la planification, mais nous continuons de tenir compte de la possibilité de trafic accru et de demande supplémentaire de services de pilotage dans nos stratégies pour l'avenir.

Durant l'année, il a été demandé au groupe de la haute direction de l'Administration d'assister à des journées portes ouvertes et à des groupes de discussion sur des propositions de terminaux pétroliers et gaziers. Le premier dirigeant de l'Administration a été cité à maintes reprises dans les médias imprimés et à la radio au sujet des mesures de sécurité en matière de pilotage et de notre capacité de fournir des services à l'industrie maritime.

En 2014, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a prié le premier dirigeant de l'Administration de comparaître devant le comité pour aborder des questions liées à la sécurité des pétroliers sur la côte ouest du Canada.

En ce qui concerne le trafic, 424 affectations de plus ont été faites cette année par rapport à la précédente : il y a eu, en 2014, 12 144 affectations côtières et 1 120 affectations sur le fleuve Fraser. En tout, cela représente une hausse de 3 % par rapport au trafic de 2013.

Des hausses du trafic ont été observées dans les secteurs producteurs de biens, à savoir les produits céréaliers, les produits forestiers et le pétrole, tandis que ceux du transport d'automobiles, de conteneurs et de charbon ont connu un déclin. La clientèle de l'Administration est bien diversifiée, mais elle dépend en grande partie de l'exportation de matières premières vers les marchés asiatiques.

Les résultats financiers de l'Administration reposent sur le trafic et, grâce à ces niveaux solides d'affectations, nous avons enregistré des produits de 74,7 millions de dollars et une perte de 3,6 millions de dollars. Cette perte s'explique par la poursuite de notre plan de réduction des surplus accumulés antérieurement. Il est prévu que des déficits seront affichés pour les exercices 2015 et 2016.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration ont diminué de 7,2 millions de dollars; ses dettes s'élèvent à 1,7 million de dollars et ses réserves financières sont de 4,5 millions de dollars en obligations à faible risque du gouvernement du Canada. Puisque nous procédons par autofinancement et que nous ne sommes pas autorisés à demander des crédits au Parlement, il nous est essentiel d'avoir des stratégies en place pour disposer de fonds adéquats, contrôler les dettes et financer les programmes de remplacement des immobilisations.

Comme par les années passées, la formation et le

perfectionnement des pilotes demeurent un centre d'intérêt majeur pour l'Administration, qui a dépensé 1,9 million de dollars à cet égard au cours de l'année. En 2014, quatre apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet et huit autres ont entrepris leur programme d'apprentissage. De plus, nous avons embauché un employé pilote pour le fleuve Fraser. Les coûts de formation liés aux apprentis pilotes sont considérables, mais ils compensent les coûts liés au manque à gagner qu'entraîne la pénurie de pilotes. Au cours de l'exercice 2014, les frais liés aux rappels ont coûté à l'Administration un montant supplémentaire de 1,4 million de dollars, ce qui représente 570 affectations (186 affectations avaient été prévues au budget). Les rappels sont des frais que l'Administration doit verser à B.C. Coast Pilots lorsque le nombre de tâches à effectuer dans une journée dépasse le nombre de pilotes disponibles attribué en vertu du contrat. On estime que la formation de pilotes représentera un coût substantiel pour l'Administration dans un avenir prévisible.

De plus, deux séances d'examen pour apprentis sont prévues en 2015 pour accroître davantage le bassin potentiel de candidats pilotes. L'augmentation du nombre de pilotes disponibles et la formation de futurs pilotes constituent un de nos principaux défis d'avenir.

La gestion des risques opérationnels demeure une priorité absolue et nécessite la participation continue de tous nos employés et entrepreneurs. En 2014, l'Administration a reçu la certification ISO 9001 pour son bureau de répartition, et la certification au code ISM pour ses bateaux-pilotes.

En 2014, l'Administration a acheté deux simulateurs informatisés qu'elle utilisera pour permettre aux employés, pilotes contractuels et apprentis pilotes, d'exécuter différentes manœuvres et d'explorer des zones de la côte Ouest où les activités de pilotage sont moins fréquentes. Ces systèmes virtuels sont parfaitement adaptés à l'étude et à l'entraînement en poste de pilotage à accomplir avant l'exécution d'une mission complète en simulation. L'Administration considère cet apprentissage comme un complément essentiel à sa plateforme de formation puisqu'il permet de maximiser la sécurité et la connaissance de l'ensemble des eaux littorales de la côte.

La mise en place de ces deux simulateurs devrait être terminée au début de 2015 – l'Administration a acquis des locaux supplémentaires, adjacents à ses bureaux actuels, pour abriter ces nouveaux systèmes. L'administration entend offrir ce programme de formation interne dès 2015. Il est prévu que la mise en place du système de formation interne entraînera une baisse des dépenses générales engagées aux fins de formation dans des installations extérieures.

En 2014, l'Administration a financé l'achat d'un bateau-pilote de seconde main pour remplacer un vieux bateau-pilote qui assure le service dans le secteur de l'île Pine. Une fois réaménagé pour répondre à toutes les normes canadiennes, ce bateau-pilote devrait entrer en service en avril 2015.

Les secteurs nord de notre territoire, Prince Rupert et



Kitimat, demeurent très prometteurs puisqu'il est question d'aménager de nombreux terminaux de gaz naturel liquéfié dans cette région. Ces projets ne seront pas tous mis en œuvre, mais nous devons offrir nos services à cette industrie qui pourrait avoir une ampleur énorme.

Une forte croissance des volumes de conteneurs et de grains a été enregistrée à Prince Rupert en 2014. On s'attend à ce que la capacité des terminaux à conteneurs de la ville augmente avec l'agrandissement du terminal Fairview, qui doit commencer en 2015. Le développement de la capacité des terminaux charbonniers Ridley a cessé en raison de l'effondrement du prix du charbon métallurgique sur les marchés mondiaux.

Au port de Vancouver, nous continuons de superviser des plans visant à accroître les volumes de conteneurs : projet du terminal de Deltaport, projet d'amélioration des dessertes routières et ferroviaires (capacité additionnelle de 200 000 unités d'équivalents vingt pieds ou EVP), projet au terminal 2 à Roberts Bank (capacité de 2,4 millions d'EVP) et projet d'expansion du terminal Centerm (ajout d'une capacité de conteneurs de 900 000 EVP). D'autres grands projets à l'étape de l'analyse et de la planification pourraient également faire augmenter les volumes de charbon et de pétrole en transit dans ce port et sur le fleuve Fraser.

En outre, il est possible que soit aménagé sur l'île de Vancouver un terminal de gaz naturel liquéfié. On étudie toujours la possibilité de construire un terminal à conteneurs dans le secteur de Port Alberni compte tenu de l'intérêt

renouvelé envers le concept de transport maritime à courte distance.

Au 31 décembre 2014, on comptait 18 projets de gaz naturel liquéfié sur la côte ouest de la Colombie-Britannique. Dix permis d'exportation de l'Office national de l'énergie ont été délivrés, et le nombre de nos partenaires de projet s'élevait à 32. Il faut environ sept ans pour parfaire la formation d'un pilote (seuls les pilotes entièrement formés et ceux qui ne sont soumis à aucune restriction peuvent piloter des navires-transporteurs de gaz naturel liquéfié). Il faut environ cinq ans pour que la production commence à un terminal de gaz naturel liquéfié une fois la décision en matière d'investissement financier prise. Ainsi, l'élaboration de prévisions quant au nombre de ces terminaux qui seront réellement mis en œuvre (probablement bien moindre que le nombre proposé) ainsi que la préparation et l'analyse des exigences potentielles en matière de pilotes sont devenues un exercice important pour l'Administration. Ces projections permettent de nous assurer que les terminaux de gaz naturel liquéfiés qui verront le jour pourront être dotés d'un nombre adéquat de pilotes.

Comme dans les années précédentes, ces projets en sont à différentes étapes de préparation et l'Administration continue de surveiller les échéanciers et les besoins en matière de services. Il incombe à l'Administration de s'assurer d'être prête à servir ces projets quand ils deviendront opérationnels.

Nous demeurons déterminés à maintenir un dialogue positif avec les intervenants, le public et les autres parties intéressées.

Trafic

Nous avons mentionné précédemment la diversité de la clientèle de l'Administration, que le tableau ci-dessous met davantage en évidence. Notre plus grand secteur est celui des conteneurs, qui compte pour 17 % de nos volumes d'activités. Sur la côte Ouest, nous constatons que les conteneurs arrivent entièrement chargés et repartent habituellement vides. Nous remarquons également qu'en 2014, des secteurs tels les céréales, les

produits forestiers et le pétrole affichent tous des hausses de trafic par rapport à l'année précédente. Il s'agit, dans tous les cas, de produits de base actuellement en demande partout en Asie. Le trafic aux postes de mouillage de Vancouver est demeuré à 12 % et résulte généralement de l'attente ou du chargement des navires à différents postes d'accostage.

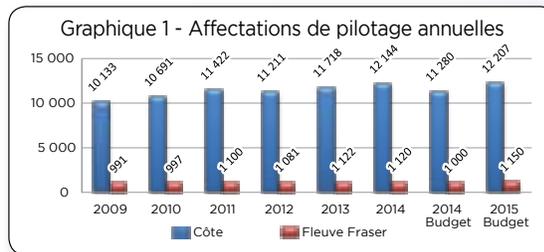
Voyages annuels par secteur producteur de biens - Côte et fleuve

Marchandise	Données réelles 2013	%	Données réelles 2014	%	Budget 2014	%	Budget 2015	%
Automobiles	874	7 %	790	6 %	1 140	9 %	843	6 %
Conteneurs	2 430	19 %	2 289	17 %	1 860	15 %	2 337	17 %
Croisières	781	6 %	779	6 %	880	7 %	735	6 %
Charbon	1 078	8 %	999	8 %	1 040	8 %	868	6 %
Céréales	1 578	12 %	1 850	14 %	1 510	12 %	1 846	14 %
Produits pétroliers	850	7 %	895	7 %	730	6 %	929	7 %
Produits forestiers	1 372	11 %	1 608	12 %	1 330	11 %	1 402	10 %
Potasse et soufre	297	2 %	288	2 %	550	4 %	309	2 %
Postes de mouillage	1 502	12 %	1 642	12 %	1 500	12 %	1 832	14 %
Autres	2 078	16 %	2 124	16 %	1 740	14 %	2 256	17 %
Total des voyages	12 840	100 %	13 264	100 %	12 280	100 %	13 357	100 %

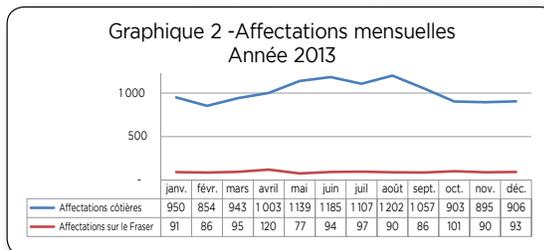
Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures ou 105 milles nautiques requièrent les services d'un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures consécutives au maximum avant d'obtenir une période de repos suffisante. En 2014, l'Administration a dû effectuer 750 affectations d'un

deuxième pilote. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou vers 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.

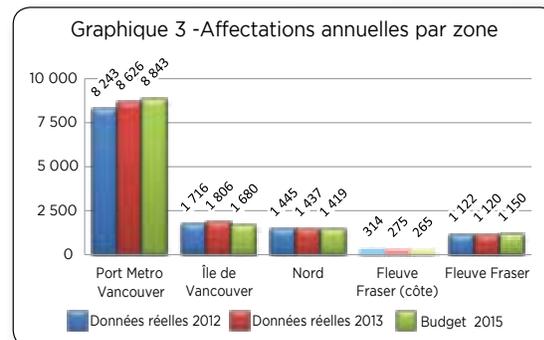
En 2014, British Columbia Coast Pilots Ltd, entreprise privée comptant 98 pilotes indépendants qui travaillent à forfait pour l'Administration, a effectué 12 144 affectations côtières. Les 1 120 affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par huit employés pilotes.



Les tendances du trafic mensuel géré par l'Administration demeurent très stables d'une année à l'autre. Une hausse saisonnière des affectations côtières se produit de mai à septembre, principalement en raison des activités du secteur des croisières.



L'Administration classe ses affectations selon 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 65 % (64 % en 2013) de toutes les affectations côtières réalisées par l'Administration. Ce sont environ 49 postes d'accostage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. En 2014, on y a enregistré 383 affectations de plus que l'année précédente, et l'Administration prévoit une légère hausse dans son budget de 2015.

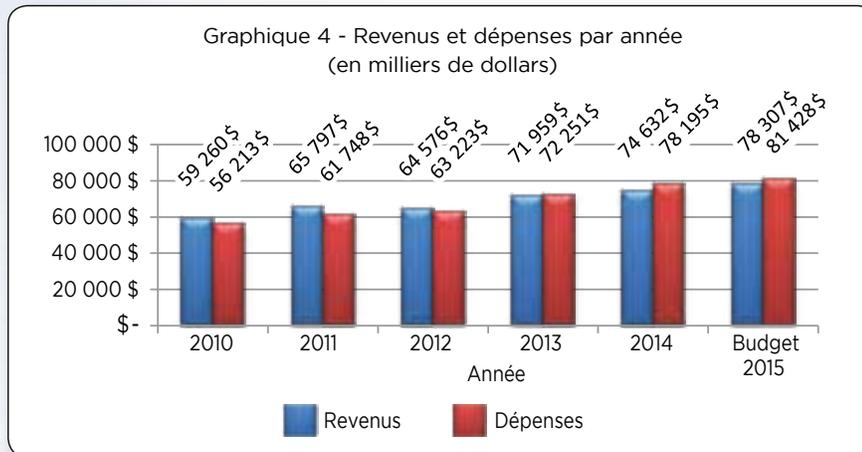
Le trafic sur le fleuve Fraser en 2014 est demeuré stable, avec 1 120 affectations (contre 1 122 en 2013). Le fleuve abrite un terminal d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les produits en vrac et les produits divers. La navigation sur le Fraser requiert les services d'un 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 en provenance et à destination des postes d'accostage. En tout, ce secteur comprend dix postes d'accostage actifs, et le budget de 2015 prévoit une légère hausse des activités, principalement attribuable au retour prévu à des volumes d'automobiles comparables à ceux de 2013 ainsi qu'à la vigueur soutenue des importations d'acier et de tuyaux.

La zone de service de l'île de Vancouver a compté pour 14 % (13 % en 2013) des affectations de pilotage côtier de l'Administration. En 2014, on y a enregistré 90 affectations de plus que l'année précédente. Ce secteur compte actuellement environ 26 postes d'accostage et offre également des postes de mouillage supplémentaires quand ceux de Port Metro Vancouver sont tous utilisés. Le budget de 2015 prévoit une légère diminution du trafic vu le déclin de la demande de produits forestiers par la Chine en raison d'un ralentissement de la croissance économique. Ogden Point, à Victoria, demeure un terminal très achalandé puisqu'il sert les navires de croisière naviguant entre l'Alaska et Seattle, leur port d'attache.

La zone du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a représenté 11 % (comme en 2013) des affectations de pilotage côtier de l'Administration. Cette zone compte actuellement 10 postes d'accostage. La majeure partie des affectations relèvent du secteur de Prince Rupert, où transitent surtout des conteneurs, des céréales, du charbon, des billes et du granule de bois. Pour 2015, l'Administration prévoit une légère diminution du nombre des affectations globales en raison de la baisse des exportations de charbon expédié depuis les terminaux Ridley.

Commentaires financiers

En 2014, l'Administration a enregistré des produits de 74,7 millions de dollars et une perte nette de 3,6 millions de dollars, qui était prévue dans le budget.



Le 16 mai 2014, l'Administration a haussé de 2,25 % (2,9 % en 2013) ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse tarifaire visait à financer en partie les coûts contractuels accrus résultant des ententes de services et des conventions collectives en place pour l'année. Le tarif a été établi afin de ne financer qu'une partie seulement des coûts des services et des conventions collectives de sorte que les surplus accumulés antérieurement puissent être abaissés au moyen de pertes d'exploitation continues.

Les résultats financiers réels de 2014 comportent une combinaison de facteurs ayant entraîné une perte pour l'année. Les écarts les plus considérables par rapport au budget sont expliqués ci-dessous :

1. En 2014, les produits du pilotage côtier ont dépassé de 2,9 millions de dollars le budget (6 %). Ce dépassement résulte principalement de l'effet conjugué d'une hausse du trafic (1,2 % par rapport au budget) et des tarifs (2,25 % par rapport au budget - comme indiqué plus haut) ainsi que d'une augmentation des produits moyens par affectation côtière (3 % par rapport au budget). En 2014, il y a eu 12 144 affectations côtières comparativement aux 12 000 prévues au budget. La hausse de 3 % par rapport au budget des produits moyens par affectation côtière reflète la taille croissante et l'évolution des types de navires.
2. L'écart favorable des produits côtiers mentionné ci-dessus doit être ajusté pour tenir compte des honoraires accrus des pilotes contractuels (9 % par rapport au budget) puisque les pilotes côtiers sont payés pour chaque affectation. Une fois pris en compte les honoraires accrus et les augmentations contractuelles concernant les rappels, les pilotes saisonniers et un pilote supplémentaire en poste à Prince Rupert, la marge de profit de ce secteur tombe à 2 %, ce qui représente un déficit budgétaire de 813 000 \$.
3. Les produits de pilotage sur le fleuve ont dépassé de 419 000 \$ (17 %) le budget de 2014, ce qui correspond à la hausse du trafic (12 % par rapport au budget) et à l'augmentation des produits de pilotage par affectation (4,5 % par rapport au budget). Puisque l'Administration emploie des pilotes salariés dans ce secteur, toute hausse des produits accroît habituellement le bénéfice net, après

avoir tenu compte du nombre accru d'heures supplémentaires. En tout, la marge de profit de ce secteur a dépassé de 194 000 \$ celle prévue au budget.

4. Les produits liés aux déplacements ont dépassé le budget de 386 000 \$ (6 %), ce qui correspond aux niveaux globaux de trafic. La hausse du trafic a entraîné des coûts supplémentaires de 297 000 \$ pour le transport des pilotes jusqu'aux lieux des affectations et leur retour sur la terre ferme. Au total, la marge de profit de ce secteur a dépassé de 88 000 \$ celle prévue au budget.
5. Les produits générés par les bateaux-pilotes fluctuent en fonction du trafic et représentent un secteur d'activité à marge négative. Par conséquent, les augmentations de l'activité produisent des pertes financières. En 2014, les stations exploitées par des employés à Brotchie, à Sand Heads et à l'île Triple ont généré des revenus qui dépassaient de 780 000 \$ (8 %) le montant prévu au budget. Ces produits ont été absorbés par les coûts de 1,1 million de dollars nécessaires pour servir le trafic, attribuables à la hausse des charges salariales, aux coûts de fonctionnement et de réparation des navires, et au coût du carburant. En tout, la marge de profit de ce secteur s'est établie à -6 %, soit un déficit budgétaire de 334 000 \$.
6. Les produits des bateaux-pilotes comprennent les activités des bateaux-pilotes à forfait, qui ont généré des produits dépassant de 168 000 \$ le budget. L'exploitant est payé au voyage, et le trafic accru a donc entraîné des paiements supplémentaires de 88 000 \$ qui ont donné lieu à une légère hausse de 80 000 \$ de la marge de profit par rapport au budget.
7. Les coûts liés aux apprentis pilotes sont inclus dans la formation des pilotes; ce secteur a clôturé l'année à 1,2 million de dollars et a eu un effet positif de 37 000 \$ sur le budget. La formation des pilotes expérimentés a terminé l'année à 602 000 \$ et a entraîné un écart défavorable de 152 000 \$ par rapport au budget.
8. Pour l'année, les coûts liés aux rappels ont été plus élevés de 925 000 \$ que le montant prévu au budget puisqu'il y a eu 570 rappels comparativement aux 186 prévus au budget. Les coûts de rappels pour l'année se sont chiffrés à 1,4 million de dollars.

9. Le total des autres charges était inférieur de 185 000 \$ au budget. Cette catégorie comprenait notamment les postes majeurs suivants :

- En 2014, l'Administration avait prévu 400 000 \$ au budget pour une étude sur les hélicoptères et des tests d'embarquement. Durant l'année, des études initiales ont été réalisées pour un coût de 64 000 \$, ce qui a donné lieu à un écart favorable de 336 000 \$;
- Les projets opérationnels en 2014 ont coûté 47 000 \$ comparativement aux 150 000 \$ prévus au budget (un écart favorable de 103 000 \$). Il s'agit principalement des coûts non capitalisés liés à la mise au point d'un simulateur. L'administration a fait l'acquisition de deux simulateurs pour faciliter la formation et le perfectionnement des apprentis pilotes, des employés pilotes et des pilotes côtiers;
- Les charges liées aux unités de pilotage portables ont eu

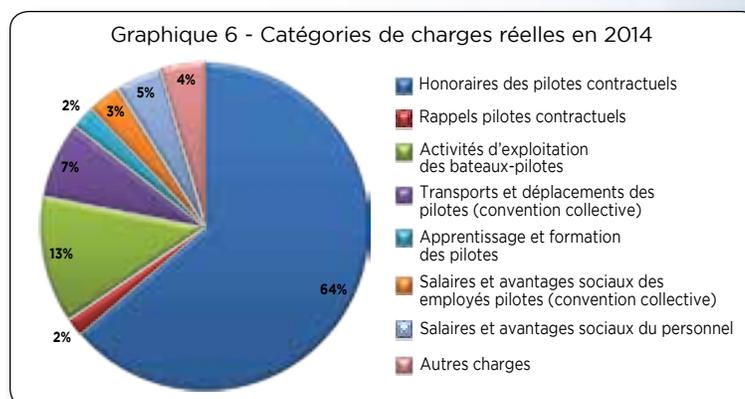
un effet positif de 196 000 \$ sur le budget, écart principalement dû à la renégociation, en 2014, du montant des paiements avec le fournisseur;

- Les charges encourues pour des services d'experts-conseils ont eu un effet négatif de 148 000 \$ sur le budget, principalement dû aux coûts supplémentaires engagés pour l'obtention des certifications ISO et ISM. En 2014, l'Administration a reçu la certification ISO 9001 pour son bureau de répartition et la certification au code ISM pour ses bateaux-pilotes;
- Les salaires et avantages sociaux ont eu un effet défavorable de 119 000 \$ sur le budget, écart principalement dû à l'embauche de nouveaux employés en 2014;
- L'amortissement a affiché un écart défavorable de 174 000 \$ sur le budget en raison surtout de l'amortissement supplémentaire lié aux unités de pilotage portables.

Le graphique 5 présente une comparaison détaillée des principales catégories de produits et de charges avec le budget des exercices 2014 et 2013.

	Données réelles	Budget	Écart par rapport	Données réelles
Catégories de recettes (en milliers de dollars) :	2014	2014	au budget	2013
Pilotage côtier	54 223 \$	51 310 \$	2 913 \$	52 225 \$
Pilotage fluvial	2 899 \$	2 480 \$	419 \$	2 771 \$
Déplacements	7 336 \$	6 950 \$	386 \$	7 120 \$
Bateaux-pilotes	10 030 \$	9 250 \$	780 \$	9 714 \$
Autres produits	202 \$	120 \$	82 \$	128 \$
Total des produits	74 689 \$	70 110 \$	4 579 \$	71 959 \$
Catégories de charges (en milliers de dollars) :				
Honoraires des pilotes contractuels	51 229 \$	47 200 \$	(4 029 \$)	47 656 \$
Coûts des bateaux-pilotes	10 498 \$	9 385 \$	(1 113 \$)	9 705 \$
Transports et déplacements	5 867 \$	5 570 \$	(297 \$)	5 671 \$
Salaires et avantages sociaux du personnel	3 529 \$	3 410 \$	(119 \$)	3 297 \$
Salaires et avantages sociaux des employés pilotes	2 312 \$	2 200 \$	(112 \$)	2 220 \$
Autres charges	2 970 \$	3 155 \$	185 \$	2 649 \$
Formation des pilotes	1 844 \$	1 730 \$	(114 \$)	1 053 \$
Total des charges	78 250 \$	72 650 \$	(5 600 \$)	72 251 \$
Bénéfice (déficit) net	(3 561 \$)	(2 540 \$)	(1 021 \$)	(292 \$)
Bénéfice (déficit) excluant les bateaux-pilotes et les frais des unités de pilotage portables	(3 561 \$)	(2 540 \$)	(1 021 \$)	(292 \$)

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



Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de charges pour 2014 sous la forme de pourcentage des charges totales.

Comme lors des années précédentes, environ 90 % des charges totales annuelles de l'Administration étaient liées à une entente de services ou une convention collective.

Le graphique 7 présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration de 2009 à 2014.

Graphique 7							
Résumé des antécédents financiers							
en milliers de dollars							
	Données réelles 2009	Données réelles 2010	Données réelles 2011	Données réelles 2012	Données réelles 2013	Données réelles 2014	Budget 2015
Résultats financiers							
Produits	55 925 \$	59 260 \$	65 797 \$	64 576 \$	71 959 \$	74 689 \$	78 307 \$
Charges	51 990 \$	56 213 \$	61 748 \$	63 223 \$	72 251 \$	78 250 \$	81 428 \$
Bénéfice (déficit) net	3 935 \$	3 047 \$	4 049 \$	1 353 \$	(292 \$)	(3 561 \$)	(3 122 \$)
Situation financière							
Actifs à court terme	10 216 \$	12 418 \$	12 428 \$	13 696 \$	14 854 \$	12 773 \$	10 590 \$
Passif à court terme	9 181 \$	9 552 \$	6 740 \$	7 172 \$	7 759 \$	9 440 \$	8 949 \$
Fonds de roulement	1 035 \$	2 866 \$	5 688 \$	6 524 \$	7 095 \$	3 333 \$	1 640 \$
Immobilisations nettes	10 629 \$	11 282 \$	10 477 \$	10 255 \$	9 195 \$	12 577 \$	13 866 \$
Indicateurs opérationnels (données réelles)							
Nombre moyen de pilotes							
Côte	99	98	98	98	100	98	102
Fluve Fraser	7	7	7	7	7	8	8
Nombre d'affectations							
Côte	10 133	10 691	11 422	11 211	11 718	12 144	12 207
Fluve Fraser	991	997	1 100	1 081	1 122	1 120	1 150
Produits moyens de pilotage par affectation (\$ - dollars réels)							
Côte	3 852 \$	3 892 \$	4 046 \$	4 118 \$	4 457 \$	4 465 \$	4 627 \$
Fluve Fraser	2 113 \$	2 136 \$	2 205 \$	2 339 \$	2 471 \$	2 588 \$	2 702 \$

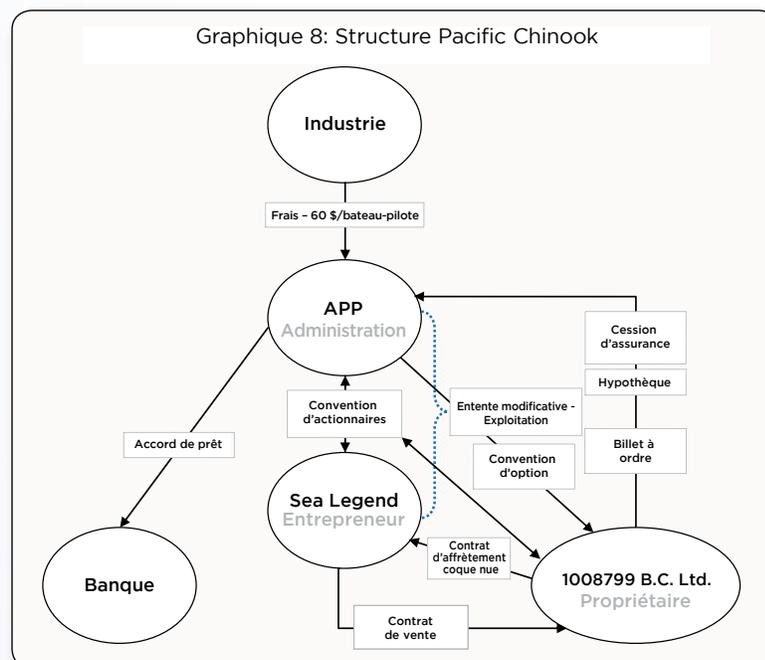
Achat de bateau-pilote – Pacific Chinook

Au cours de l'année, la direction a consulté des représentants de l'industrie du transport maritime de même que son fournisseur de services dans le secteur de l'île Pine, Sea Legend Pilotage Ltd. (l'« entrepreneur ») et des représentants syndicaux des employés pilotes de l'Administration. Ces consultations avaient pour but de discuter du besoin de remplacer un vieux navire qui dessert le secteur de l'île Pine par un navire de seconde main de construction plus récente (le « Pacific Chinook » ou le « navire ».)

À la lumière de ces discussions, l'Administration a mis au point une solution qui répond aux besoins des parties concernées et selon laquelle l'entrepreneur créera la société 1008799 B.C. Ltd. (« Holdco »). La seule mission de Holdco sera l'achat et la propriété du Pacific Chinook, qu'elle louera à l'entrepreneur en vertu d'un contrat d'affrètement coque nue, l'achat étant financé par l'Administration.

En juillet 2014, Holdco a été constituée en filiale en propriété exclusive de l'entrepreneur. Holdco est une société privée imposable en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu. En septembre 2014, l'Administration a acquis le contrôle de Holdco. L'Administration ne détient aucune action de Holdco.

L'Administration a structuré la transaction sous la forme illustrée ci-dessous (voir le graphique 8) afin de tenir compte du besoin de minimisation des coûts dans le secteur, des préoccupations du syndicat concernant la propriété et les conventions collectives ainsi que des règles prévues par la Loi sur la gestion des finances publiques à l'égard des sociétés d'État.



L'Administration a toujours payé les navires (dont elle est propriétaire ou non) au moyen de droits prélevés sur tous les bateaux-pilotes, de sorte que les nouveaux navires sont payés collectivement par toute l'industrie. La raison est de nature financière, car les redevances requises pour recouvrer le coût d'un navire en un lieu donné seraient écrasantes pour les utilisateurs de ce lieu. C'est pourquoi l'industrie se regroupe pour rembourser le coût de ces achats d'immobilisations importants. La transaction illustrée au graphique 8 permet à l'Administration de structurer son paiement en conformité avec sa pratique historique.

La convention collective des employés pilotes de l'Administration stipule que le syndicat est le seul agent négociateur pour tous les officiers employés sur des bateaux-pilotes détenus ou exploités par l'Administration. Or, l'entrepreneur n'est pas syndiqué et le syndicat de l'Administration était réticent à l'idée que ce dernier négocie une nouvelle convention collective avec des conditions d'emploi différentes. Selon la structure adoptée, l'Administration ne possède ni n'exploite le navire.

L'article 90 de la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques stipule que « Sauf autorisation donnée par une loi fédérale, il est interdit (90.1) :

- a) de constituer une personne morale dont une action au moins, lors de la constitution, serait détenue par Sa Majesté, en son nom ou en fiducie pour elle;
- b) d'acquérir des actions d'une personne morale qui, lors de l'acquisition, seraient détenues par Sa Majesté, en son nom ou en fiducie pour elle;
- c) de demander des statuts qui apporteraient une adjonction ou une modification importante aux buts pour lesquels une société d'État mère a été constituée ou aux restrictions à l'égard des activités qu'elle peut exercer, tels qu'ils figurent dans ses statuts;
- d) de vendre ou, d'une façon générale, de céder des actions d'une société d'État mère;
- e) de dissoudre ou fusionner une société d'État mère. »

Même si la structure illustrée au graphique incluait la constitution d'une société de portefeuille aux fins de propriété du navire, les actions de Holdco sont détenues par l'entrepreneur et aucune n'est détenue par Sa Majesté, en son nom ou en fiducie pour elle.

L'Administration a emprunté des fonds auprès d'une banque à charte canadienne afin de financer l'achat du navire. Elle a avancé à Holdco les fonds nécessaires à l'acquisition du Pacific Chinook en échange d'un billet à ordre non productif d'intérêt, garanti par une hypothèque et par la cession d'une assurance.

Au 31 décembre 2014, l'Administration avait emprunté 1,7 million de dollars auprès de la banque à charte. L'Administration prévoit que le coût total du navire, y compris les coûts de modernisation, s'élèvera à environ 3,5 millions de dollars. Au cours de 2015, l'Administration avancera d'autres fonds à Holdco pour continuer le financement de la modernisation du navire avant sa mise en service, en avril 2015.

En ce qui concerne la communication et de la divulgation des renseignements financiers, les dispositions de la Norme internationale d'information financière 10 permettent la consolidation d'une entité faisant l'objet d'un contrôle. Pour une analyse plus détaillée de l'analyse du contrôle, veuillez consulter les états financiers et les notes complémentaires. En bref, l'Administration peut exercer un contrôle sur Holdco si, et seulement si, l'investisseur détient tous les éléments suivants :

1. Pouvoir sur Holdco, c.-à-d., l'Administration jouit de droits existants qui lui donnent la possibilité de diriger les activités pertinentes de Holdco;
 - L'entrepreneur à l'obligation, à perpétuité, d'exercer les droits de vote rattachés à ses actions en faveur de candidats qui sont des gestionnaires de l'Administration. Ces gestionnaires sont chargés de la gestion de Holdco et de la conduite de ses affaires, et ils peuvent opposer leur veto à toute décision ou mesure matérielle concernant les activités de Holdco.
2. Exposition, ou droits, aux rendements variables découlant de son engagement avec Holdco;
 - Le billet à ordre émis par Holdco à l'Administration expose l'Administration à des rendements variables liés au risque associé à la capacité de Holdco à assurer le service de sa dette envers l'Administration.
3. Capacité d'utiliser le pouvoir détenu sur Holdco pour influencer sur le montant des rendements qui reviennent à l'Administration.
 - L'Administration a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur Holdco afin d'influencer sur le montant de ses rendements, d'abord en se fondant sur les buts et les motifs de Holdco, puis parce qu'aucune disposition de la convention d'actionnaires ne permet aux autres parties (p. ex., l'entrepreneur) de restreindre des pouvoirs décisionnels de l'Administration.

La direction de l'Administration a déterminé que celle-ci a atteint les seuils de traitement prévus par la Norme internationale d'information financière 10. Par conséquent, l'Administration a consolidé les activités de Holdco comme suit :

- elle a combiné les éléments semblables d'actifs, de passifs, de capitaux propres, de produits, de charges et de flux

de trésorerie de l'Administration avec ceux de Holdco;

- elle a éliminé tous les actifs, passifs, capitaux propres, produits, charges et flux de trésorerie intragroupe (les profits ou les pertes découlant de transactions comptabilisées dans les actifs tels que les stocks et les immobilisations corporelles ont été intégralement éliminés).

L'Administration déclarera le revenu et les dépenses de Holdco, le cas échéant, dans les états financiers consolidés à compter de la date à laquelle elle en a obtenu le contrôle (septembre 2014) jusqu'à celle à laquelle elle cessera d'exercer son contrôle sur Holdco.

L'Administration ne détient aucune participation dans Holdco et les risques opérationnels liés au navire sont la responsabilité de l'entrepreneur selon les conditions prévues par le contrat d'affrètement coque nue. Ce contrat

impose à l'entrepreneur des exigences relatives à l'utilisation du navire. L'entrepreneur a assuré le navire et Holdco contre toute violation de garantie, et la police d'assurance mentionne l'Administration en tant qu'« assuré désigné ». Holdco a cédé à l'Administration une police d'assurance, une hypothèque sur le navire et un billet à ordre sur le capital impayé. Tout manquement de l'entrepreneur à l'obligation de se conformer aux dispositions du contrat d'affrètement coque nue permet à l'Administration de disposer de voies de recours à l'encontre de quelques-uns ou de tous ces accords.

Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 décembre 2014, Holdco n'a assumé ni produit, ni charge, et au 31 décembre 2014, le total de l'actif brut et net s'élevait à 2,5 millions de dollars. Le montant dû à l'Administration par Holdco à la date de clôture se chiffrait à 2,5 millions de dollars.

Ressources humaines

L'Administration a des conventions collectives avec trois groupes d'employés. Ces conventions collectives, toutes à long terme pour sept ans, étaient fondées sur la période de huit ans que durait la convention conclue avec les débardeurs :

- la convention collective de la Guilde de la marine marchande du Canada pour les employés pilotes expirera le 31 janvier 2020;

- la convention collective de la Guilde de la marine marchande du Canada pour les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens expirera le 31 mars 2018;
- la convention de la section locale 520 de l'International Longshore & Warehouse Union pour les matelots de pont, les répartiteurs et le personnel administratif expirera le 31 mars 2018.

Remplacement et formation des pilotes

L'Administration organise chaque année, tous les six mois, des examens visant à accroître son bassin potentiel de candidats pilotes et de déterminer quels aspirants possèdent l'expérience et les compétences voulues pour exécuter le travail.

De plus, l'Administration offre et supervise un programme de familiarisation qui vise à permettre aux aspirants d'approfondir leurs connaissances sur l'ensemble des eaux littorales avant de passer l'examen de pilote. Dans le cadre de ce programme, un candidat peut naviguer en présence d'un pilote expérimenté dans une zone de la côte qu'il connaît moins bien.

Afin de disposer d'un effectif de pilotes hautement qualifiés, l'Administration porte une attention particulière au recrutement et à la formation des pilotes. Le processus d'examen des pilotes comprend trois parties : un examen écrit de trois heures portant sur la connaissance générale des navires et fondé sur l'examen de capitaine à proximité du littoral (500 tonnes), un examen écrit de trois heures et demie sur les connaissances relatives au milieu local et, finalement, un examen oral de trois heures et demie.

Suivant l'expérience et la formation antérieures du candidat, l'apprentissage d'un pilote côtier dure de neuf mois et demi à vingt-quatre mois.

Le comité de formation en pilotage et d'examen étudie et compare régulièrement les moyens de

formation utilisés dans le monde entier afin d'assurer la pertinence, l'efficacité et la validité de nos normes en matière de formation et de notre niveau d'enseignement.

Actuellement, il en coûte 135 000 \$ pour former un apprenti-pilote, ce qui comprend la rémunération, les frais de déplacement et les frais de scolarité, tous payés par l'Administration. La prolongation de la période d'apprentissage à vingt-quatre mois portera les coûts de formation à 350 000 \$ par pilote.

L'Administration a fait des prévisions démographiques du bassin de pilotes pour les années visées par le plan et elle envisage d'amorcer la formation d'apprentis à chacune de ces années en vue de compenser les départs à la retraite et de s'assurer qu'elle dispose du nombre de pilotes requis pour continuer de fonctionner de manière efficace et rentable. Conjointement et en collaboration avec B.C. Coast Pilots, l'Administration prévoit former et agréer huit pilotes côtiers par an au cours des cinq prochaines années, et cela, afin d'augmenter le nombre global de pilotes disponibles.

L'Administration continuera, pour chaque année visée par le présent plan, de financer le programme de perfectionnement des pilotes expérimentés pour chaque année visée par le plan. L'objectif de ce programme est d'offrir aux pilotes expérimentés la possibilité de parfaire leurs compétences en utilisant des modèles avec équipage.

Effectif de pilotes qualifiés au 31 décembre 2014

En 2014, quatre pilotes côtiers ont reçu leur brevet et huit autres ont amorcé le programme. Ces apprentis devraient recevoir leur brevet en 2015.

Avec l'admission de huit apprentis pendant l'année, la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2014 a été réduite à deux candidats. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de février 2015; vingt-cinq candidats devraient y participer. Plus récemment, nous avons connu un taux de réussite d'environ 20 %; nous devrions donc ajouter quatre

pilotes à notre liste d'admissibilité. Une deuxième séance d'examen en 2015 est prévue au troisième trimestre.

Au 31 décembre 2014, il y avait deux candidats sur la liste d'admissibilité pour les pilotes du fleuve Fraser.

En outre, l'Administration offre un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote intéresse. L'accès à ce programme est limité à quarante candidats (on compte 28 inscriptions à l'heure actuelle) qui peuvent ainsi enrichir et mettre à jour leurs connaissances sur l'ensemble de la côte.

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 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 9 présente le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration au cours des six dernières années.

Année	Affectations sans incident	Nombre total	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
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
2013	99,963 %	5	0	0	5
2014	99,962 %	5	0	2	3

Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques organisationnels a été intégré à la stratégie de l'Administration, et des progrès considérables ont été accomplis en vue de créer une culture de gestion des risques à l'échelle de l'organisation. Tous les domaines opérationnels de l'Administration 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 des représentants de chacun des domaines susmentionnés en font partie. Le comité relève du conseil d'administration, et ses membres se réunissent trimestriellement, réalisent des exercices de planification de scénarios et réévaluent le registre des risques en vue de déterminer les nouveaux risques et les mesures d'atténuation.

L'Administration demeure déterminée à s'assurer que des mesures d'atténuation appropriées sont en place pour tous les risques, et que ces mesures sont examinées régulièrement. Les responsables de la gestion des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et des mesures d'atténuation qui font partie d'un document exhaustif sur les risques. Compte tenu de son ampleur, cette description n'est pas incluse dans le présent document. En règle générale, les risques jugés élevés sont examinés au moins une fois tous les trois mois, les risques jugés moyens, au moins une fois tous les six mois, et les risques jugés faibles, au moins une fois par année. En outre, les responsables de la gestion des risques, qui sont également membres du groupe de direction, sont tenus de présenter au comité des exposés annuels sur les risques. Ces risques font l'objet d'un examen annuel par le conseil d'administration.

Catégories de risques

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

- **Risque stratégique** : risque qui découle de la stratégie et du processus décisionnel de l'Administration.
- **Risque financier** : risque qui concerne la liquidité, la disponibilité du capital et la structure du capital.
- **Risque organisationnel** : risque qui découle de la façon dont l'Administration gère ses ressources humaines, dont l'ampleur et la qualité du leadership, la disponibilité et le coût des cadres et des employés, les aspects culturels, etc.
- **Risque opérationnel** : risque qui découle des activités et des processus opérationnels courants de l'Administration.
- **Risque externe** : risque qui découle de sources externes et sur lesquels l'Administration (bien qu'elle en subisse les répercussions) a peu de contrôle (p. ex., volatilité de nature macroéconomique, changement structurel de l'industrie, questions politiques, etc.)
- **Risque juridique et réglementaire** : risque associé au respect par l'Administration des lois et règlements applicables.
- **Risque lié aux incidents** : risque qui découle des incidents (accidents, quasi-accidents, etc.) dans le territoire de l'Administration, lorsqu'un pilote est présent à bord du navire.
- **Nouveau risque** : risque non coté que l'Administration continuera d'examiner de temps à autre, 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	Financier	Opérationnel				Stratégique	
		Gens	Biens	Navires	Environnement	Réputation	Perturbation des activités
5 Extrêmes	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 M\$	Nombreux décès Nombreuses victimes avec blessures graves à long terme Soins intensifs	Domages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant plus d'un mois OU Pertes financières de plus de 10 M\$	Le navire coule ou subit des dommages tellement graves qu'il s'agit d'une perte réputée totale	Un incident cause des dommages continus à long terme à l'environnement (c.-à-d. qui 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)
4 Très élevées	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 M\$	Décès d'une seule personne Nombreuses victimes avec blessures graves à long terme Soins intensifs	Domages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant plus d'un mois OU Pertes financières de 5 à 10 M\$	Le navire subit des dommages suffisamment graves pour devoir être remorqué jusqu'à une cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période allant jusqu'à un mois	Un incident cause des dommages continus à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui 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)
3 Élevées	Répercussions financières de 1 à 5 M\$	Quelques victimes avec blessures graves à long terme et multiples victimes avec blessures mineures	Domages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à deux semaines OU Pertes financières de 1 à 5 M\$	Le navire subit des dommages suffisamment graves pour devoir être mis en cale sèche et ne peut être utilisé pendant deux semaines	Un incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent au plus 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)
2 Moyennes	Répercussions financières de 500 000 \$ à 1 M\$	Une victime avec blessures graves à long terme Quelques victimes avec blessures mineures	Domages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à une semaine OU Pertes financières de 500 000 \$ à 1 M\$	Le navire subit des dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant une semaine	Un incident cause des dommages à court terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent au plus une semaine)	Couverture négative continue en première page des médias locaux Le conseil d'administration et Ottawa reçoivent des plaintes de la chambre de commerce maritime et de clients importants	Problèmes opérationnels qui durent jusqu'à une semaine, mais aucune cessation des activités
1 Faibles	Répercussions financières d'au plus 500 000 \$	Une ou plusieurs victimes avec blessures mineures qui nécessitent des premiers soins sur place ou des traitements hors site	Domages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à 72 h OU Répercussions financières allant jusqu'à 500 000 \$	Domages mineurs sans répercussions qui entraînent l'arrêt des activités pendant une courte période (au plus une journée)	Un incident cause des dommages à minimes ou intermittents à l'environnement pendant une courte période (au plus une journée)	Couverture négative intermittente par les médias locaux Plaintes reçues de la part de la chambre de commerce maritime ou de clients	Aucun problème opérationnel, ou problèmes opérationnels qui durent jusqu'à 72 h

Le tableau suivant présente les risques actuels et leur cote (en date du présent rapport).

Priorité	Désignation et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussions (résiduelles)	Cote de risque
1	Protocoles des pilotes et implication dans un accident	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊMES	ÉLEVÉ
2	Recrutement futur de pilotes qualifiés convenables	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊMES	ÉLEVÉ
3	Défaillance des applications de TI clés	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉES	ÉLEVÉ
4	Défaillance des systèmes de télécommunications (voix et données)	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉES	ÉLEVÉ
5	Maintien de bonnes relations entre intervenants et actionnaires	Stratégique	Aucune	MOYENNE	MOYENNES	MOYEN
6	Maintien de bonnes relations entre intervenants et pilotes	Stratégique	Aucune	MOYENNE	MOYENNES	MOYEN
7	Communication durant un incident (médias)	Opérationnel	Communication	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉES	MOYEN
8	Santé économique de BC Coast Pilots Ltd.	Externe	Fournisseurs	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉES	MOYEN
9	Formation des pilotes côtiers	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
10	Relève de la direction	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
11	Drogues et alcool	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
12	Recrutement et formation de l'équipage des bateaux-pilotes	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
13	Fraude interne et externe	Financier	Fraude	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
14	Systèmes de contrôle financier	Financier	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
15	Retard d'un navire causé par l'Administration	Opérationnel	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
16	Problèmes relatifs à un fournisseur de TI	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	ÉLEVÉES	MOYEN
17	Sécurité générale des équipages des bateaux-pilotes de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	MOYENNE	MOYENNES	MOYEN
18	Perte du savoir et planification de la relève de la section de la répartition	Opérationnel	Aucune	MOYENNE	MOYENNES	MOYEN
19	Retard d'un navire en raison de problèmes externes	Opérationnel	Aucune	ÉLEVÉE	FAIBLE	MOYEN
20	Changements, lacunes ou erreurs au sein de l'industrie	Externe	Aucune	MOYENNE	FAIBLE	FAIBLE

Priorité	Désignation et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussions (résiduelles)	Cote de risque
21	Évolution des conditions économiques et financières, et questions politiques touchant le volume de trafic	Externe	Finances	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
22	Maintien de bonnes relations entre intervenants et industrie maritime	Stratégique	Aucune	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
23	Gestion de la main-d'œuvre - Pilotes du fleuve Fraser	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
24	Gestion de la main-d'œuvre - International Longshore & Warehouse Union	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
25	Gestion de la main-d'œuvre - Équipage des bateaux-pilotes	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
26	Sécurité générale des pilotes	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
27	Recrutement et formation de pilotes pour le fleuve Fraser	Organisationnel	Formation	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
28	Gestion des RH pour l'Administration	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
29	Planification des catastrophes et des urgences	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
30	Coordination transfrontalière de la gestion des incidents	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
31	Communication durant un incident (gouvernement)	Incidents	Communication	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉES	FAIBLE
32	Sécurité générale du personnel et des invités de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
33	Pandémie	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
34	Nouvelle technologie et formation subséquente - Pilotes	Organisationnel	Technologie	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
35	Sécurité du bureau principal	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
36	Conformité aux règlements et à la législation	Juridique et réglementaire	Conformité	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
37	Nouvelle technologie de formation et formation subséquente - Administration	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
38	Sécurité des biens matériels	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
39	Cargaisons dangereuses ou toxiques	Externe	Danger	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
40	Comptes débiteurs	Financier	Aucune	FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
41	Recrutement et formation du personnel administratif	Organisationnel	Formation	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE

Priorité	Désignation et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussions (résiduelles)	Cote de risque
42	Coordination de la gestion des incidents à l'intérieur du Canada	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
43	Coordination de multiples enquêtes à la suite d'un incident transfrontalier	Incidents	Enquête sur les incidents	TRÈS FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
44	Planification d'activités spéciales	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	MOYENNES	FAIBLE
45	Modification considérable du mode de fonctionnement de ports ou terminaux	Externe	Aucune	MOYENNE	FAIBLES	FAIBLE
46	Réserve financière/tarif	Financier	Aucune	FAIBLE	FAIBLES	FAIBLE
47	Comptes créditeurs	Financier	Aucune	TRÈS FAIBLE	FAIBLES	FAIBLE
48	Problèmes liés à la réalisation d'activités dans des voies navigables communes	Nouveau	Aucune	Non cotée	FAIBLES	Non coté
49	Pilotes descendus sur des navires en hélicoptère (au moyen d'un treuil)	Nouveau	Aucune	Non cotée	FAIBLES	Non coté
50	Fatigue des pilotes	Nouveau	Aucune	Non cotée	MOYENNES	Non coté
51	Uniformité de l'aménagement des passerelles et nouvel équipement des passerelles	Nouveau	Aucune	Non cotée	MOYENNES	Non coté
52	Manquement de l'APP à gérer de ses principaux risques de manière adéquate et efficiente	Nouveau	Aucune	Non cotée	FAIBLES	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) présentées ci-dessous.

Résultats pour l'année 2014

<u>ECR</u>	<u>DESCRIPTION</u>	<u>BUT</u>	<u>DONNÉES RÉELLES</u>
1	Nombre de retards causés par les pilotes	0	2
2	Nombre d'erreurs de répartition causant des retards	0	0
3	Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration		
	a) Incidents de catégorie A	0	0
	b) Incidents des catégories B et C	< 5/an	5
4	Incidents à bord de bateaux-pilotes		
	a) Incidents de catégorie A	0	0
	b) Incidents des catégories B et C	0	0
	c) Incidents entraînant une perte de temps	0	0
5	Temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes		
	a) Entraînant des retards opérationnels (nombre total de jours d'indisponibilité qui entraînent des retards / total des jours)	0 %	0 %
	b) N'entraînant pas de retards opérationnels (nombre total de jours d'indisponibilité qui n'entraînent pas de retards / total des jours)	0 %	1,39 %
6	Développement durable - environnement Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0
7	Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs (Vancouver et Victoria)	100 %	100 %
8	Maintien des coûts indirects à moins de 8,5 %	8,5 %	8,1 %
9	Maintien d'un fonds de prévoyance adéquat (2014 - 5 % du total des produits annuels)	5 %	6 %
10	Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils)	90 %	93 %
11	Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	8 jours	10 jours
12	Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	8 jours	2 jours

ECR - 1 et 2 : 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.

ECR - 3 et 4 : Ces 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.

ECR - 5 : Cette ECR évalue les activités d'exploitation des bateaux-pilotes par l'Administration en consignait le temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes qui cause un retard à un navire. Pour éviter les retards, l'Administration maintient deux bateaux-pilotes de réserve qui peuvent être transférés entre les stations au besoin. L'Administration peut également affréter un bateau-pilote si ses bateaux-pilotes de réserve sont déjà affectés.

ECR - 6 : Cette ECR sert à évaluer le programme de développement durable de l'Administration.

ECR - 7 : 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, situés à Vancouver et à Victoria, sont conçus de façon à se remplacer mutuellement en cas d'indisponibilité. Ces centres étant opérationnels 24 heures sur 24 à l'année, il est essentiel que la base de données informatisée soit accessible en tout temps.

ECR – 8, 9 et 10 : Ces trois ECR sont de nature financière et reflètent les bonnes pratiques opérationnelles générales. Le niveau du fonds de prévoyance est établi par le conseil d'administration de l'Administration; il vise à financer les activités pendant une période allant jusqu'à six mois en cas de problème majeur persistant ou en cas de force majeure.

ECR – 11 et 12 : 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, environ 12 000 factures sont remises à l'industrie, et il incombe à l'Administration de veiller à un haut niveau d'exactitude et d'exhaustivité dans ce processus. Le même principe s'applique aux plaintes puisque peu importe leur sujet, l'Administration prend les commentaires très au sérieux et y répond de façon professionnelle et en temps opportun.

Réalisations en 2014

- Faits saillants de l'année concernant la formation des pilotes expérimentés :
 - o 12 pilotes expérimentés ont suivi une formation à Port Revel, en France, au centre de formation sur modèles de navires;
 - o 11 pilotes expérimentés ont suivi une formation à Warsash, au centre de formation sur modèles de navires;
 - o 16 pilotes expérimentés ont reçu une formation sur les systèmes de propulsion Azipod, à Seattle, aux États-Unis.
- Quatre apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet en 2014. De plus, huit apprentis pilotes ont commencé le programme pendant l'année et devraient recevoir leur brevet en 2015.
- Nous avons continué d'offrir le programme de familiarisation destiné aux aspirants pilotes qui souhaitent parfaire leurs connaissances sur nos zones de pilotage obligatoires. À la fin de l'exercice, 28 candidats étaient inscrits à ce programme.
- En 2014, l'Administration a reçu la certification ISO 9001 pour son Bureau de répartition et la certification au code ISM pour ses bateaux-pilotes.
- En mai 2014, l'Administration a commencé à offrir des services de transfert de pilote par hélicoptère pour les navires équipés d'une surface d'appontage aux postes de mouillage de Prince Rupert. En novembre 2014, une demande de propositions a été faite concernant des services de treuillage par hélicoptère à Prince Rupert. En outre, l'Administration a mené une évaluation fondée sur les risques en appliquant la Méthode de gestion des risques de pilotage à l'utilisation d'hélicoptères pour l'embarquement et le débarquement des pilotes de navires transportant du gaz naturel liquéfié.
- L'Administration a continué de participer à des rencontres publiques sur les propositions d'aménagement de terminaux sur notre territoire.
- En 2014, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a invité le premier dirigeant de l'Administration à comparaître devant lui pour discuter de questions liées à la sécurité des pétroliers sur la côte ouest du Canada.
- En 2014, le premier dirigeant de l'Administration a fait deux exposés (à Vancouver et à Calgary) dans le cadre de cours sur le métier de transporteur maritime offerts par la chambre de commerce maritime de la Colombie-Britannique, participé à trois ateliers de Premières Nations sur l'énergie (gaz naturel liquéfié et pétrole) et donné deux entrevues télévisées, dont l'une pour la série vedette *Conversations that Matter* animée par Stuart McNish.
- En 2014, l'Administration a joué un rôle de premier plan dans la répartition du trafic aux postes de mouillage de l'île de Vancouver, même si ces postes échappent à notre contrôle direct et ne relèvent pas de notre responsabilité.
- Ensemble, l'Administration, l'industrie et BC Coast Pilots ont joué un rôle essentiel dans l'amélioration de la sécurité liée aux pétroliers grâce à la réalisation d'analyses du risque et à la mise en place d'initiatives de sécurité plus strictes pour ces navires qui transitent dans le détroit de Haro et le passage Boundary.
- Dans le cadre de l'Initiative de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes du gouvernement, le premier dirigeant de l'Administration s'est porté volontaire pour participer aux activités suivantes :
 - o assemblée publique sur le gaz naturel liquéfié, à Squamish;
 - o assemblée publique sur le projet d'expansion du pipeline de Kinder Morgan, à Port Moody;
 - o exposé devant le conseil municipal de Delta concernant la circulation de pétroliers sur le fleuve Fraser et le projet d'installations d'avitaillement en carburant à l'aéroport de Vancouver;
 - o exposé et participation au groupe de travail provincial de la Colombie-Britannique sur les projets de gaz naturel liquéfié.

Consultations régulières avec les intervenants

L'équipe de direction de l'Administration accorde une très grande importance aux contacts avec la clientèle et à la rétroaction qu'elle obtient de celle-ci chaque année. Des sondages auprès des clients sont réalisés, et les niveaux de services attendus de l'Administration sont mesurés, régulièrement.

Tout au long de 2014, l'équipe de direction de l'Administration a assisté aux réunions mensuelles du comité des services de navigation et de pilotage, réunions au cours desquelles sont discutés, évalués et analysés les problèmes et les préoccupations des agences et des terminaux. Ces rencontres permettent à l'Administration et à l'industrie de régler ensemble les problèmes au fur et

à mesure qu'ils surviennent. De plus, l'équipe de direction tient régulièrement des réunions officielles avec l'ensemble des agences, des terminaux et des administrations portuaires de notre territoire.

L'équipe de direction de l'Administration rencontre régulièrement les représentants de la chambre de commerce maritime et de la Fédération maritime du Canada, et organise notamment des rencontres trimestrielles au cours desquelles la situation financière de l'Administration fait l'objet d'un examen détaillé.

L'Administration demeure un membre actif du Western Transportation Advisory Council et de l'Asia Pacific Gateway Table.

Perspectives d'avenir – 2015 et au-delà

Le potentiel des projets et terminaux proposés pour la côte Ouest continue de croître chaque année. Nous continuons de nous tenir au courant de tous les projets proposés sur notre territoire et de les surveiller activement, en analysant leurs répercussions sur le nombre d'affectations et de pilotes. Voici quelques-uns des nouveaux projets qui font actuellement l'objet d'un suivi attentif :

- phase II des installations à conteneurs de Prince

Rupert, qui devrait tripler la capacité jusqu'à 2 millions d'EVP;

- nouveau terminal à Deltaport, qui doublerait les volumes de conteneurs de Port Metro Vancouver;
- expansion d'un pipeline pour accroître la capacité d'expédition de pétrole brut dans le bras de mer Burrard;
- projets de gaz naturel liquéfié (GNL).



De nombreuses grandes entreprises de gaz naturel liquéfié sont des producteurs intégrés de pétrole et de gaz naturel. La chute des prix du pétrole a donc des répercussions sur leurs budgets d'immobilisations. En

2012, lorsque le gouvernement de la Colombie-Britannique a publié sa stratégie en matière de gaz naturel liquéfié, le cours volatil du gaz asiatique avait atteint 16 \$ le mBTU (millions d'unités thermiques

britanniques), soit plus du triple des prix nord-américains. Au moment de rédiger le présent rapport, le prix du gaz naturel nord-américain (repère Henry Hub) est de 4 \$/mBTU, soit deux dollars de moins que ce qu'il en coûte pour le forage et la fracture de nombreuses couches de schiste. En 2014, le prix du gaz asiatique, qui culminait à 20 \$/mBTU depuis plusieurs années, est tombé à 10 \$/mBTU, et l'on s'attend à ce qu'il chute encore davantage cette année en raison d'un ralentissement des économies asiatiques et d'un excédent mondial de la production de gaz naturel liquéfié. Selon les analystes, il faudrait que le prix soit de 14 \$/mBTU pour que la production de ce produit soit rentable en Colombie-Britannique.

Ces projets de vaste envergure pourraient avoir des répercussions profondes sur notre modèle opérationnel. Nous demeurons donc déterminés à faire en sorte que nos stratégies tiennent compte des défis à relever et que l'Administration soit prête à s'adapter au changement. L'Administration n'a prévu aucun volume pour l'un ou l'autre de ces projets au budget de 2015.

L'Administration participe activement, aux côtés des pilotes, aux propositions de nouveaux terminaux ou de nouveaux quais sur notre territoire. Nos points de vue sur la conception, l'emplacement et l'accès sont régulièrement sollicités avant la construction.

Nous assurons également le suivi de nombre d'autres activités, négociations, projets de loi et autres éléments similaires susceptibles d'avoir une incidence sur notre territoire. Bon nombre de ces activités échappent à notre contrôle, bien qu'elles puissent avoir des répercussions

sur notre territoire. Voici quelques-unes de ces activités majeures :

- élargissement du canal de Panama, qui devrait se terminer au début de 2016, et incidence sur les tendances du transport maritime et du commerce à l'échelle locale et mondiale;
- négociation du partenariat transpacifique;
- discussions visant le remplacement d'un tunnel important dans la région de Vancouver, et incidence sur le trafic entrant et sortant sur le fleuve Fraser.

Au début de 2015, l'Administration instaurera des services d'hélicoptère comme méthode d'embarquement des pilotes dans le secteur nord de la côte; elle espère offrir ce service dans le secteur sud de la côte d'ici la fin de 2015.

L'Administration commencera dès 2015 à utiliser les deux simulateurs informatisés grâce auxquels les employés, les pilotes contractuels et les apprentis pourront exécuter différentes manœuvres et explorer diverses régions de la côte de la Colombie-Britannique où les activités de pilotage sont peu fréquentes. L'Administration estime que cet apprentissage est un complément essentiel à sa plateforme de formation, puisqu'il permet de maximiser la sécurité et la connaissance de l'ensemble des eaux littorales de la côte.

Au cours des prochaines années, nous continuerons d'axer nos efforts sur la concrétisation de notre vision : être un chef de file mondial du pilotage.

Situation économique – 2015

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 2015, 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.

Un changement historique sur le marché pétrolier risque de faire chuter le dollar canadien en 2015, ce qui aura des conséquences sur la distribution des affectations et, possiblement, sur l'ensemble des volumes d'affectations. Cette conjoncture, combinée aux effets d'un ralentissement économique en Chine, pourrait avoir une incidence substantielle sur l'Administration.

Pour 2015, l'Administration a calculé ses produits et charges en fonction de 12 207 affectations côtières et de 1 150 affectations sur le fleuve Fraser.

Dans son budget de 2015, l'Administration a également prévu une perte nette de 3,1 millions de dollars, qui sera financée grâce au fonds de roulement disponible.

Situation financière – Ajustement du tarif pour 2015 et 2016

Pour financer ses activités, l'Administration facture ses services aux usagers au moyen d'un tarif. Conformément aux objectifs de l'Administration, le tarif des droits de pilotage appliqué se veut juste et raisonnable et doit engendrer un revenu suffisant pour garantir un service sûr et efficient. L'Administration continue de mettre l'accent sur le processus de pleine participation en menant des consultations exhaustives auprès de l'industrie avant l'application d'une nouvelle tarification.

En 2013, l'Administration et l'industrie ont conclu une entente concernant un tarif de trois ans en fonction de laquelle on ajusterait les prix le 1er avril 2014, le 1er janvier 2015 et le 1er janvier 2016. La structure tarifaire a été

conçue pour ramener le fonds de prévoyance et les soldes de trésorerie disponibles aux niveaux stratégiquement établis par le conseil (le fonds de prévoyance est établi à 5 % du total des produits).

L'Administration avait pour but de réduire ces soldes en s'assurant toutefois d'atteindre tous ses autres objectifs stratégiques et opérationnels et de ne jamais déroger à son mandat. En 2015, l'Administration a pour but de gérer la perte de réserves de liquidités. Les dépenses en capital seront diminuées et financées à même le flux de rentrées existant et les réserves financières restantes.

L'ajustement du tarif pour l'exercice 2015 est fixé à 2,5 %.

Stratégie pour 2015

Chaque année, l'Administration tient des séances de planification stratégique réunissant les membres du conseil d'administration et de la direction. Lors des

dernières séances tenues à l'été 2014, les membres ont accepté les principaux objectifs et stratégies établis pour 2015 à 2019, résumés ci-dessous.

Buts stratégiques pour 2015 à 2019

Mandat, vision et mission	Principaux domaines ciblés	Priorités stratégiques 2015 à 2019
<p>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.</p> <p>Énoncé de vision : L'énoncé de vision de l'Administration est le suivant : être un chef de file du pilotage maritime.</p> <p>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.</p>	<p>Travailler aux processus opérationnels de l'entreprise</p> <p><i>Bâtir pour l'avenir – prendre aujourd'hui les mesures nécessaires pour positionner l'Administration face aux enjeux et aux possibilités de demain</i></p>	1. Élaborer un cadre national servant de plateforme pour aborder les questions communes à l'ensemble du secteur du pilotage au Canada
		2. Établir et maintenir des relations claires et efficaces avec les principaux intervenants de l'Administration
		3. Continuer de renforcer la capacité de l'Administration à cerner les nouveaux enjeux et les possibilités qui se dessinent, et à y réagir
	<p>Travailler au fonctionnement interne de l'entreprise</p> <p><i>Pour améliorer la sécurité, l'efficacité et l'efficience</i></p>	4. Adopter une culture qui promeut l'amélioration continue
		5. Montrer, par nos actions et notre investissement, notre engagement envers la formation continue en tant que moyen pour renforcer et promouvoir la sécurité
		6. Assurer la pérennité du capital humain et du savoir de l'Administration

Évaluation des buts stratégiques de 2014

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

But stratégique no 1.1 – Continuer de mettre en œuvre la culture de service de qualité

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
1.1 (a)	Continuer la mise au point par le comité de formation en pilotage et d'examen d'un plan visant à augmenter le taux de réussite sans réduire la norme élevée actuelle.	<ul style="list-style-type: none"> Faire passer le taux de réussite actuel de 17 % à 20 % sans réduire la norme élevée actuelle. 	<ul style="list-style-type: none"> En 2014, le taux de réussite aux examens de février et de septembre a été de 31 %. Le matériel pédagogique destiné au cours préparatoire a été révisé et de nouveaux documents ont été élaborés pour les étudiants.
1.1 (b)	Collaborer avec BC Coast Pilots à l'amélioration de la politique et des procédures relatives au service de qualité de façon à ce qu'elles englobent certains chapitres d'un système de gestion de la sécurité qui pourrait être adopté en Colombie-Britannique.	<ul style="list-style-type: none"> Former un comité mixte sur la mise en place d'un système de gestion de la sécurité en matière de pilotage. Rédiger un document provisoire sur la mise en place d'un système de gestion de la sécurité en matière de pilotage, en décembre 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> Les quatre administrations de pilotage ont rencontré des représentants du Bureau de la sécurité des transports à Ottawa le 30 mai 2014. L'Administration a accepté de prendre la tête d'une étude sur la mise en place d'un système national de gestion de la sécurité. Un document conjoint sur le système de gestion de la sécurité a été rédigé et analysé lors d'une réunion avec les autres administrations de pilotage, le 11 décembre 2014.

But stratégique no 1.2 – Continuer de créer une culture de sensibilisation aux risques organisationnels

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
1.2 (a)	Tester les plans d'atténuation des risques cotés élevés.	<ul style="list-style-type: none"> Réviser le registre ou le document des exercices ainsi que les notes connexes. Après révision des exercices, examiner s'il y a lieu d'apporter des modifications. Faire rapport des exercices mis au point et publiés. Créer une base de données pour rendre compte des apprentissages tirés de ces exercices. 	<ul style="list-style-type: none"> Le rapport de 2013 sur les exercices a servi de base à l'actualisation du plan d'urgence et des procédures de répartition en cas d'urgence. Le plan d'urgence et les procédures de répartition en cas d'urgence continuent de faire l'objet de modifications pour les rendre conformes aux normes ISO et ISM. Le plan d'urgence et les procédures de répartition en cas d'urgence, de même que le programme de Gestion des risques organisationnels, ont contribué à l'obtention des certifications ISO et ISM.
1.2 (b)	Tenir à jour le registre des risques et l'évaluer dans sa totalité une fois l'an; faire une évaluation plus fréquente des risques cotés élevés.	<ul style="list-style-type: none"> Le procès-verbal du comité de gestion des risques organisationnels doit faire état des discussions tenues sur les risques cotés moyens et élevés à la fin de l'année. La base de données des risques doit être mise à jour par les responsables des risques. Le procès-verbal du comité de gestion des risques opérationnels doit contenir les rapports pertinents des responsables des risques. 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les risques sont à jour et la base de données des risques est mise à jour par les responsables des risques.

But stratégique no 2.1 – Créer une culture de développement durable

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
2.1	Élaborer des plans de relève selon des perspectives à court et à long terme pour chaque section, tant pour la direction que pour le personnel.	<ul style="list-style-type: none"> Effectuer l'analyse de chaque section. Procéder à l'adoption d'un plan d'action par chaque section. 	<ul style="list-style-type: none"> Chaque section a effectué une analyse de haut niveau, ce qui a mené aux décisions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> Embauche d'un pilote supplémentaire pour le fleuve Fraser; Embauche d'un troisième remplaçant pour le Bureau de répartition de Vancouver; Embauche d'un nouvel employé à la direction (directeur adjoint des opérations maritimes); Embauche d'un mécanicien de relève à Prince Rupert. L'élaboration du plan de relève pour le remplacement du premier dirigeant est terminée et le plan a été transmis au comité des RH et au CA en juillet. La rédaction des documents sur les procédures du bureau de répartition est terminée.

But stratégique no 2.2 - Veiller à ce que l'Administration soit prête à faire face à des changements soudains des niveaux de main-d'oeuvre de BCCP

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
2.2	Collaborer avec BC Coast Pilots pour s'assurer qu'un plan adéquat est en place.	<ul style="list-style-type: none"> Créer un tableau présentant une projection des exigences probables en matière de pilotage d'ici 2030. Formuler des recommandations à BC Coast Pilots en se fondant sur ces constats. 	<ul style="list-style-type: none"> En janvier, une analyse exhaustive a été effectuée, puis présentée au conseil d'administration. Le document d'analyse a été communiqué à BC Coast Pilots en février. Des prévisions exhaustives des besoins en main-d'œuvre pour la côte, incluant les attentes minimales et maximales pour les projets énergétiques proposés ainsi que pour des projets non énergétiques, ont été établies et communiquées à BC Coast Pilots. L'Administration et BC Coast Pilots s'accordent sur ces prévisions. Lors d'une rencontre sur le sujet, l'Administration et BC Coast Pilots se sont accordées pour dire qu'à court terme, un gain net de 5 pilotes au cours des 3 années à venir serait approprié. L'Administration a convenu de partager avec le port de Prince Rupert les coûts d'une étude sur la main-d'œuvre dans cette région particulière. Le rapport a été présenté à la fin de l'année.

But stratégique no 3.1 – Maintenir la culture de gestion des coûts dans l'ensemble de l'Administration

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
3.1	Évaluer les coûts des sections et formuler des recommandations pour réduire les coûts opérationnels globaux.	<ul style="list-style-type: none"> Établir une comparaison par rapport au budget annuel et au pourcentage des frais généraux. 	<ul style="list-style-type: none"> Des examens du budget annuel par rapport au pourcentage des frais généraux sont effectués mensuellement et présentés au comité d'audit et au conseil d'administration. Les coûts opérationnels ont été réduits dans la mesure du possible (p. ex., négociation d'une nouvelle convention) et les gestionnaires des opérations sont désormais responsables du rendement des sections.

But stratégique no 3.2 – Comparer les niveaux de service de l'Administration

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
3.2	Comparer les niveaux de service et les coûts connexes des navires faisant escale dans le secteur de Vancouver à ceux de l'ensemble du Canada et de la côte ouest des États-Unis. Effectuer un suivi pour s'assurer que l'Administration conserve son avantage concurrentiel.	<ul style="list-style-type: none"> Établir des comparaisons des coûts. Établir des comparaisons des services. Établir des comparaisons des coûts par kilomètre ou des taux horaire. 	<ul style="list-style-type: none"> Des comparaisons entre les coûts de pilotage ont été effectuées en 2014. Elles tenaient compte du coût par mile et du coût par tonne facturés par l'Administration comparativement à Seattle et à Tacoma.

But stratégique no 4.1 – Veiller à ce que les procédures de répartition de l'Administration soient efficaces

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
4.1	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour la répartition d'ici la fin de 2014.	<ul style="list-style-type: none"> Terminer la mise en œuvre du système SharePoint. Compléter la formation du personnel. Audits d'un expert-conseil ISO. Audits d'accréditation de l'Administration. Remplir tous les documents. Obtenir la certification ISO 9001 avant la fin de 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> L'Administration a obtenu l'accréditation à la norme ISO 9001:2008; aucun cas de non-conformité n'a été relevé durant le processus. Le bureau de répartition utilise couramment SharePoint pour la conservation des données, les communications internes et l'enregistrement des cas de non-conformité. Tous les documents requis sont remplis. Tout le personnel de la répartition a terminé la formation sur les procédures ISO et l'utilisation de SharePoint.

But stratégique no 4.2 – Veiller à ce que les procédures d'embarquement soient efficaces et efficaces

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
4.2 (a)	Mettre en œuvre et intégrer les systèmes ISO et ISM pour les bateaux-pilotes en 2014.	<ul style="list-style-type: none"> • Audits d'un expert-conseil ISO. • Audits d'accréditation de l'Administration. • Mise en œuvre des systèmes ISO et ISM. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Administration a obtenu l'accréditation à la norme ISO 9001:2008 et au code ISM.
4.2 (b)	Parachever un plan d'utilisation d'hélicoptères pour l'embarquement des pilotes par treuillage lorsque cette méthode est dans l'intérêt primordial de l'Administration.	<ul style="list-style-type: none"> • Décider si l'Administration utilisera la méthode du treuillage. • En cas de décision positive, décider si les services seront donnés à forfait. • En cas de décision positive, préparer une demande de propositions pour la désignation d'un exploitant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un rapport appuyant les opérations de treuillage par hélicoptère a été reçu et présenté au conseil d'administration et au comité de la sécurité des bateaux-pilotes et des transports. • Une demande de propositions a été faite à 9 promoteurs en novembre 2014 concernant des opérations de treuillage dans le secteur Nord de la côte. • Une formation sur le treuillage par hélicoptère a été dispensée aux membres du comité de la sécurité des bateaux-pilotes et des transports.

But stratégique no 5.1 – Devenir une source principale de renseignements maritimes au sein de notre territoire

Stratégie	Description	Évaluation 2014 – But	2014 – Résultats réels
5.1	Utiliser les systèmes de technologie de l'information de l'Administration pour fournir à l'industrie les renseignements maritimes dont elle a besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de demandes de pilotage.	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des cartes électroniques en 2014. • Tenir des statistiques mensuelles (TI) pour définir les niveaux utilisateur. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'initiative des cartes électroniques a été reportée jusqu'à l'entrée en vigueur du <i>Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique</i>. • De nombreuses adaptations sont nécessaires pour développer un logiciel de cartes électroniques compatible avec la version actuelle des logiciels de répartition et de comptabilité. L'Administration songe à adopter, en 2017, un nouveau système intégrant déjà les cartes électroniques. Elle a demandé des soumissions pour le déploiement de la carte électronique à l'intention des pilotes du fleuve Fraser. Il sera sans doute difficile de justifier économiquement cette initiative étant donné que les cartes électroniques sont intégrées au nouveau système que l'Administration envisage d'acheter dans deux ans.

But stratégique no 5.2 – Mieux faire connaître l'Administration auprès de l'industrie maritime et des collectivités côtières

Stratégie	Description	Évaluation 2014 - But	2014 - Résultats actuels
5.2 (a)	Encourager l'équipe de direction à assumer des rôles de leadership dans le cadre d'enjeux importants pour la communauté maritime.	<ul style="list-style-type: none"> • Amener la direction à participer à 80 % des réunions du Conseil consultatif des services maritimes de la côte du Pacifique, du Conseil consultatif maritime canadien et des réunions du comité des services de navigation et de pilotage. 	<ul style="list-style-type: none"> • La direction a participé à 6 réunions du Conseil consultatif des services maritimes, à 2 réunions du Conseil consultatif maritime canadien et à 10 réunions du comité des services de navigation et de pilotage.
5.2 (b)	Poursuivre le programme de sensibilisation communautaire lancé il y a quatre ans auprès des collectivités côtières au sein desquelles nous travaillons, et mettre l'accent sur l'éducation et le recrutement.	<ul style="list-style-type: none"> • Visiter annuellement 25 % des ports dans lesquels l'Administration exerce des activités. • Visiter annuellement 15 % des collectivités (municipalités et communautés de Premières Nations) au sein desquelles l'Administration exerce des activités. 	<ul style="list-style-type: none"> • En 2014, six ports ont été visités, ce qui représente 38 % des ports où nous exerçons nos activités.



ÉTATS FINANCIERS - Exercice clos le 31 décembre 2014

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Ces états financiers consolidés 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 consolidés 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 d'audit, qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers consolidés et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le conseil d'administration sur la recommandation du comité d'audit.

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



K. G. Obermeyer
Premier dirigeant



S. G. Woloszyn
Directeur des finances et de l'administration

Le 26 février 2015

ÉTATS FINANCIERS



Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers consolidés

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 2014, et l'état consolidé de la perte globale, l'état consolidé des variations des capitaux propres et l'état consolidé 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 consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés 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 consolidés 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 consolidés, 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 consolidés 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 consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés 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 consolidés 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 consolidés.

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 consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2014, 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 consolidés 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, CPA, CA
Directeur principal

Le 26 février 2015 Vancouver, Canada

ÉTATS FINANCIERS

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

Au 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Actifs		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 218	8 482
Créances clients	4 651	5 239
Placements (note 5)	185	328
Frais payés d'avance et autres créances	719	805
	12 773	14 854
À long terme		
Placements (note 5)	4 284	6 002
Autres créances	217	0
Immobilisations corporelles (note 6)	12 577	9 195
Actifs incorporels (note 7)	75	122
	17 153	15 319
	29 926	30 173
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	9 040	7 565
Emprunts (note 8)	144	0
Autres avantages du personnel (note 10)	256	194
	9 440	7 759
À long terme		
Emprunts (note 8)	1 556	0
Autres avantages du personnel (note 10)	605	528
	2 161	528
	11 601	8 287
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	18 325	21 886
	29 926	30 173

Engagements (note 13)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Membre: _____



Membre: _____



ÉTATS FINANCIERS

État consolidé de la perte globale (en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Produits		
Droits de pilotage	74 487	71 831
Intérêts et autres produits	202	128
	74 689	71 959
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	51 235	47 663
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	9 804	9 055
Transports et déplacements	6 153	5 914
Salaires et avantages du personnel	6 044	5 609
Formation des pilotes	1 924	1 112
Amortissement - immobilisations corporelles	1 180	1 180
Services professionnels et spéciaux	879	813
Services informatiques	296	287
Locations	290	281
Services publics, équipements et fournitures	157	140
Réparations et entretien	95	87
Communications	89	88
Amortissement - actifs incorporels	47	84
	78 193	72 313
Perte pour l'exercice	(3 504)	(354)

Autres éléments (de la perte globale) du résultat global, qui ne doivent pas être reclassés en résultat net dans les périodes subséquentes :

(Perte) gain actuariel pour les autres avantages du personnel (note 10)	(57)	62
	(57)	62
Perte globale totale	(3 561)	(292)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

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

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	21 886	22 178
Perte pour l'exercice	(3 504)	(354)
Autres éléments (de la perte globale) du résultat global	(57)	62
Perte globale totale	(3 561)	(292)
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	18 325	21 886

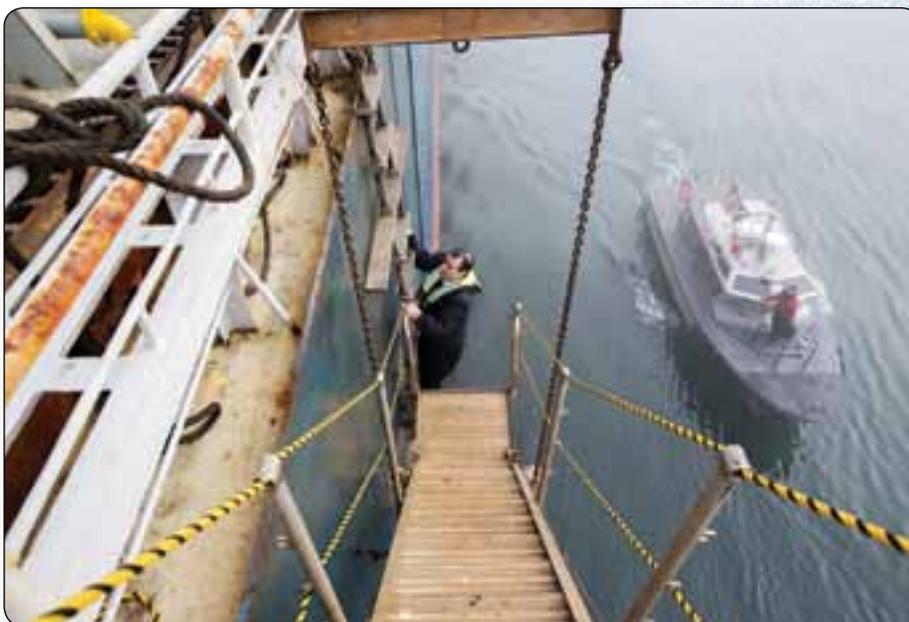
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTATS FINANCIERS

État consolidé des flux de trésorerie (en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	75 077	71 640
Sorties de trésorerie – salariés et fournisseurs	(75 491)	(70 003)
Autres produits reçus	116	300
Indemnités de départ des salariés versées	(3)	(356)
Sorties de trésorerie liées aux activités opérationnelles	(301)	1 581
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(8 738)	(7 168)
Produits de la vente de placements	10 637	7 032
Acquisition d'immobilisations corporelles	(4 562)	(120)
Acquisition d'actifs incorporels	0	(16)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(2 663)	(272)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Trésorerie obtenue au moyen d'emprunts	1 700	0
Augmentation (baisse) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
	(1 264)	1 309
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début d'exercice	8 482	7 173
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fin d'exercice	7 218	8 482
Représentés par		
Trésorerie	7 218	1
Équivalents de trésorerie	0	8 481

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.



ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (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. L'entité que contrôle l'Administration et qui est consolidée dans les présents états financiers consolidés (note 3.1) est assujettie à l'impôt sur le revenu.

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

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

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

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

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits

recommandés par l'Office, ainsi que de verser des intérêts, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La Loi sur le pilotage stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office 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. Principales méthodes comptables

2.1 Énoncé de conformité

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

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers consolidés le 26 février 2015.

2.1 Règles de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de l'Administration et d'une entité contrôlée par l'Administration (1008799 B.C. Ltd) (note 3.1). Le contrôle est réalisé quand l'Administration :

- exerce un pouvoir sur l'entité détenue;
- est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité détenue;
- peut exercer son pouvoir pour influencer sur ses rendements.

L'Administration réévalue si elle contrôle ou non une entité détenue si les faits et circonstances indiquent qu'il y a des changements concernant au moins un des trois éléments de contrôle susmentionnés.

Quand l'Administration ne possède pas la majorité des droits de vote d'une entité détenue, elle exerce un pouvoir sur l'entité détenue quand les droits de vote et les autres arrangements pertinents lui permettent de diriger les activités pertinentes de l'entité détenue unilatéralement. L'Administration tient compte de l'ensemble des circonstances et faits pertinents quand elle évalue si les droits de vote de l'Administration dans les affaires de l'entité détenue et d'autres arrangements pertinents sont suffisants pour lui donner des pouvoirs, dont :

- la taille des droits de vote par rapport à la taille et à la dispersion des droits de vote des autres détenteurs de votes;
- les droits de vote potentiels détenus par l'Administration, les autres détenteurs de votes ou les autres parties;
- les droits qui découlent d'autres arrangements contractuels;

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

- tout autre fait ou circonstance supplémentaire qui indique que l'Administration a, ou n'a pas, la capacité actuelle de diriger les activités pertinentes lorsque les décisions doivent être prises.

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

Durant la préparation des états financiers consolidés, les soldes et transactions à l'intérieur d'une société sont éliminés.

2.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

2.4 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, certaines autres créances et les placements.

(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 la juste valeur par le biais du résultat net. Les placements sont comptabilisés initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

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

(iii) Prêts et créances

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

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

2.5 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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

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	4 à 10 ans
• ordinateurs	3 ans
• simulateurs	5 ans
Améliorations locatives	Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou reste de la durée du bail

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

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 plus petit groupe d'actifs générant, par leur utilisation continue, des entrées de fonds largement indépendantes des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

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

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

Les pertes de valeur comptabilisées au cours de périodes antérieures sont évaluées à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe des indications qui confirment que la perte a diminué ou bien qu'elle n'existe plus. Une perte

de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations ayant servi à déterminer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'excède pas la valeur comptable qui aurait été déterminée, après amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

2.6 Actif incorporel

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

2.7 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 crédettes et charges à payer ainsi que les emprunts et ils sont comptabilisés initialement à la juste valeur, puis évalués au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs.

2.8 Avantages du personnel

(i) Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration pour payer les coûts des services actuels. En vertu de la législation actuellement en place, l'Administration n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de tout service antérieur ou de toute insuffisance de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées comme une charge durant l'exercice pendant lequel les salariés rendent les services, et elles représentent l'obligation totale de l'Administration en matière du régime de retraite.

(ii) Autres avantages sociaux du personnel

Les salariés syndiqués ont droit à des indemnités de départ et à des congés de maladie (la direction et les pilotes du fleuve Fraser n'ont droit qu'à des congés de maladie) aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé dans les états financiers consolidés 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).

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

2.9 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.

2.10 Changements des politiques comptables et des divulgations

(i) Normes nouvelles et modifiées et interprétations

Modifications de l'IAS 32 *Compensation des actifs financiers et des passifs financiers*

Les modifications de l'IAS 32 clarifient les exigences concernant la compensation des actifs financiers et des passifs financiers. Plus particulièrement, les modifications clarifient le sens de « a actuellement un droit juridiquement exécutoire de compenser » et « réalisation simultanée du règlement ». Les modifications ont été appliquées rétrospectivement. L'Administration n'a aucun actif financier ou passif financier admissible à une compensation et l'application des modifications n'a eu aucune incidence sur les divulgations ou sur les montants comptabilisés dans les états financiers consolidés de l'Administration.

(ii) Normes IFRS nouvelles et révisées qui ont été publiées mais ne sont pas encore en vigueur

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

IFRS 9 Instruments financiers¹

IFRS 15 Produits tirés de contrats avec des clients²

Modifications de l'IAS 16 et de l'IAS 38 Clarification sur les modes d'amortissement acceptables³

Modifications d'IAS 19 Régimes à prestations déterminées : Cotisations de l'employé⁴

Modifications des IFRS Améliorations annuelles aux IFRS – Cycle de 2010-2012⁵

Modifications des IFRS Améliorations annuelles aux IFRS – Cycle de 2011-2013⁴

¹ En vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le 1er janvier 2018 ou après, avec application antérieure permise.

² En vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le 1er janvier 2017 ou après, avec application antérieure permise.

³ En vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le 1er janvier 2016 ou après, avec application antérieure permise.

⁴ En vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le 1er juillet 2014 ou après, avec application antérieure permise.

⁵ En vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le 1er juillet 2014 ou après, avec exceptions limitées. L'application antérieure est permise.

2.11 Devises étrangères

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

3. Estimations et jugements comptables importants

3.1 Jugements comptables cruciaux

La préparation des états financiers consolidés 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.

Immobilisations corporelles

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

Contrôle

Les règles de consolidation de l'Administration sont décrites ci-dessus dans la section « Règles de consolidation ». Un jugement est appliqué pour déterminer quand l'Administration contrôle une entité détenue même si l'Administration ne possède pas la majorité des droits de vote de l'entité détenue (l'existence du contrôle de fait).

Description des transactions

Durant l'exercice, la direction a consulté : des représentants de l'industrie du transport maritime; son fournisseur de services du secteur de l'île Pine, Sea Legend Pilotage Ltd (« entrepreneur »); ainsi que des représentants du syndicat qui représente les employés de l'Administration qui exploitent ses bateaux-pilotes, et ce, au sujet du besoin de remplacer un vieux bateau utilisé dans le secteur de l'île Pine par un bateau usagé plus récent (« Pacific Chinook » ou « bateau »). D'après ces discussions, l'Administration a trouvé une solution qui répondait aux besoins des parties concernées : l'entrepreneur constituerait une entreprise en

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

personne morale, 1008799 B.C. Ltd (« Holdco »), qui aurait pour seul but d'acheter et de posséder le Pacific Chinook et de le louer à l'entrepreneur dans le cadre d'un accord d'affrètement coque nue, et l'Administration financerait l'achat.

En juillet 2014, Holdco a été constituée en personne morale, en tant que filiale à cent pour cent de l'entrepreneur. Holdco est une société privée assujettie à l'impôt sur le revenu. Le 26 septembre 2014, l'Administration a acquis le contrôle de Holdco, tel qu'évalué par la direction et expliqué de façon plus détaillée ci-dessous. L'Administration ne possède aucune action de Holdco.

L'Administration a emprunté des fonds à une banque à charte canadienne (note 8) pour financer l'achat du bateau. Elle a avancé à Holdco les fonds requis pour acquérir le Pacific Chinook en échange d'un billet à ordre sans intérêt, garanti par une hypothèque et une cession d'assurance. L'Administration fera des avances supplémentaires à Holdco estimées à 1 800 \$ en 2015 pour financer davantage la modernisation continue du bateau avant sa date prévue d'entrée en service en avril 2015.

L'accord d'affrètement coque nue prévoit des paiements annuels du bail de l'entrepreneur à Holdco qui débiteront à l'entrée en service du bateau. Le montant annuel du bail devrait être d'environ 350 \$, ce que la direction estime être une juste valeur pour un bateau dans un état semblable et utilisé dans des conditions semblables.

L'Administration a pris en considération les éléments de contrôle conformément aux dispositions de l'IFRS 10 États financiers consolidés comme suit :

Pouvoir exercé sur l'entité détenue : L'Administration a tenu compte de l'objectif et du concept de Holdco, comme décrit ci-dessus. Conformément à une convention d'actionnaires (« convention d'actionnaires ») datée du 26 septembre 2014 entre l'Administration, l'entrepreneur et Holdco, l'entrepreneur est obligé, à perpétuité, de voter avec ses actions pour nommer des dirigeants qui proviennent de l'Administration. Ces dirigeants ont la responsabilité de gérer Holdco et de diriger ses affaires, et peuvent imposer un veto pour toute décision et mesure importante concernant les activités de Holdco. Par conséquent, l'Administration a le pouvoir discrétionnaire absolu de prendre des décisions et de diriger les activités de Holdco unilatéralement. De plus, l'Administration a conclu divers contrats et accords avec l'entrepreneur et Holdco pour veiller à ce que l'Administration conserve son pouvoir :

- un accord d'affrètement à coque nue qui précise dans quel but l'entrepreneur peut utiliser le bateau-pilote;
- une convention d'option qui donne à l'Administration le droit d'acheter le bateau pour 1 \$ en tout temps;
- un billet à ordre qui garantit le principal du financement que l'Administration a fourni à Holdco;
- une hypothèque (convention maritime accessoire) visant le bateau;

- une cession d'assurance visant tout paiement d'assurance pour le bateau en cas de perte.

La direction a déterminé que l'Administration contrôle Holdco.

Exposition, ou droit, à des rendements variables en raison des liens avec l'entité détenue :

Le billet à ordre de Holdco destiné à l'Administration expose l'Administration à des rendements variables concernant le risque associé à la capacité de Holdco de s'acquitter du service de sa dette auprès de l'Administration. De plus, une fois en service, le bateau sera assuré par Holdco, avec l'Administration nommée comme le bénéficiaire de toute indemnité d'assurance en cas de perte. Toute indemnité concernant cette assurance constituerait un rendement de cet élément d'actif, et ces montants sont variables selon l'ampleur des réclamations faites, le cas échéant. La direction a déterminé qu'elle est exposée à des rendements variables en raison de ses liens avec Holdco.

Capacité d'utiliser son pouvoir pour influencer sur ses rendements :

L'Administration peut utiliser son pouvoir sur Holdco afin d'influer sur le montant de ses rendements, selon l'objectif et le concept de Holdco et parce qu'il n'y a aucune disposition dans la convention d'actionnaires qui permettrait à d'autres parties (comme l'entrepreneur) de restreindre les pouvoirs décisionnels de l'Administration. L'Administration est donc considérée comme un directeur principal. Par conséquent, puisque tous les trois critères sont satisfaits, la direction a déterminé que l'Administration contrôle Holdco.

Risques associés aux intérêts de l'Administration dans Holdco :

L'Administration ne détient aucune part de Holdco et les risques opérationnels du bateau sont assumés par l'entrepreneur selon les conditions de l'accord d'affrètement à coque nue. Cet accord fait respecter les exigences par l'entrepreneur concernant l'utilisation du bateau. L'entrepreneur a assuré le bateau et Holdco contre les manquements aux obligations de garantie, avec l'Administration nommée comme un assuré désigné. Holdco a cédé l'assurance à l'Administration ainsi qu'une hypothèque visant le bateau et un billet à ordre visant le principal impayé. L'omission par l'entrepreneur d'agir selon les dispositions de l'accord d'affrètement à coque nue permet à l'Administration d'exercer des recours aux termes de tous ces accords.

Durant l'exercice clos le 31 décembre 2014, Holdco n'a eu aucun produit ni aucune charge et le 31 décembre 2014 elle possédait des actifs bruts et nets de 2 488 \$ (note 6). Le montant exigible de Holdco à l'intention de l'Administration à la date du rapport était de 2 488 \$.

3.2 Sources principales d'incertitude concernant les estimations

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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

Obligations au titre des prestations déterminées : Les estimations et les hypothèses sous-jacentes faites par la direction susceptibles d'avoir une incidence importante sur les états financiers consolidés 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.

4. 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, 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, de certaines autres créances et des placements représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 4 651 \$ et certaines autres créances avaient une valeur comptable de 323 \$ au 31 décembre 2014 (5 239 \$ et 146 \$ respectivement en 2013). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2014, aucune (0,3 % en 2013) des créances n'était en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 100 % (99,7 % en 2013) 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 avait une valeur comptable de 0 \$ au 31 décembre 2014 (12 \$ en 2013).

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 est faible, car 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 ainsi que des emprunts représente le risque de liquidité maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créiteurs s'établissait à 5 531 \$ au 31 décembre 2014 (4 737 \$ en 2013), et ces créiteurs sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer, des salaires et des retenues des employés à payer était de 3 509 \$ au 31 décembre 2014 (2 828 \$ en 2013).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne (note 8).

(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 sont fixes. Les placements 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 0,91 % (0,6 % en 2013).

Au 31 décembre 2014, 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 132 \$ ou une baisse de 126 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 (hausse de 141 \$ ou baisse de 105 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice en 2013).

(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. Les comptes créiteurs à la fin de l'exercice s'élevaient à 292 \$ US (2013 - néant).

(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 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 certaines autres créances et autres créditeurs et des charges à payer de l'Administration reflètent approximativement leur juste valeur en raison de leur maturité à court terme. La juste valeur des emprunts de l'Administration est déterminée actualisant les flux de trésorerie futurs de ces obligations financières au moyen des taux du marché du 31 décembre 2014 pour les dettes de durées semblables (niveau 2).

En date du 31 décembre 2014, la juste valeur des emprunts avant les coûts de financement reportés est estimée à 1 721 \$ (néant en 2013). La juste valeur des emprunts varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur émission.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

5. Placements et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2014		2013	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
À court terme				
Trésorerie	\$ 13	\$ 13	\$ 0	\$ 0
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	172	171	328	332
	185	184	328	332
À long terme				
Obligations du gouvernement du Canada	3 242	3 207	1 796	1 802
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	1 042	1 040	4 206	4 216
	4 284	4 247	6 002	6 018
Total	4 469	4 431	6 330	6 350

Les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements au 31 décembre 2014 sont les suivantes :

	Durée restante jusqu'à l'échéance			
	Au plus 1 an \$	1 à 3 ans \$	4 à 5 ans \$	Total \$
Trésorerie	13	0	0	13
Obligations du gouvernement du Canada	0	1 698	1 544	3 242
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	172	972	70	1 214
	185	2 670	1 614	4 469

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Intérêts	100	243
Gains et pertes		
Pertes réalisées au cours de l'exercice	(38)	(69)
Gains (pertes) non réalisés durant l'exercice	22	(45)
	(16)	(114)
Frais de gestion des placements	(28)	(31)
	56	98

Le taux de rendement annuel des placements a été de 1,85 % (0,85 % en 2013).

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

6. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs de bateaux-pilotes	Équipement	Améliorations locatives	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<i>Coût</i>								
Au 1er janvier 2013	334	11 137	1 267	73	232	1 594	192	14 829
Actifs acquis	-	20	173	-	-	-	-	193
Cessions	-	-	(191)	(73)	-	-	-	(264)
Au 31 décembre 2013	334	11 157	1 249	-	232	1 594	192	14 758
Actifs acquis	-	2 028*	460*	-	-	2 074	-	4 562
Cessions	-	-	-	-	-	(982)	-	(982)
Au 31 décembre 2014		13 185	1 709	334	232	2 686	192	18 338
<i>Amortissement cumulé</i>								
Au 1er janvier 2013	282	2 696	409	-	112	969	106	4 574
Amortissement pour l'exercice	9	485	142	-	23	511	10	1 180
Cessions	-	-	(191)	-	-	-	-	(191)
Au 31 décembre 2013	291	3 181	360	-	135	1 480	116	5 563
Amortissement pour l'exercice	9	485	202	-	23	451	10	1 180
Cessions	-	-	-	-	-	(982)	-	(982)
Au 31 décembre 2014	300	3 666	562	-	158	949	126	5 761
<i>Valeurs comptables</i>								
Au 31 décembre 2013	43	7 976	889	-	97	114	76	9 195
Au 31 décembre 2014	34	9 519	1 147	-	74	1 737	66	12 577

* Les actifs acquis concernent les actifs de Holdco (note 3.1).

7. Actifs incorporels

	Logiciels	Total
	\$	\$
<i>Coût</i>		
Au 1er janvier 2013	649	649
Actifs acquis	16	16
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2013	665	665
Actifs acquis	-	-
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2014	665	665
<i>Amortissement cumulé</i>		
Au 1er janvier 2013	459	459
Amortissement pour l'exercice	84	84
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2013	543	543
Amortissement pour l'exercice	47	47
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2014	590	590
<i>Valeurs comptables</i>		
Au 31 décembre 2013	122	122
Au 31 décembre 2014	75	75

8. Emprunts

L'Administration possède une facilité de crédit d'exploitation d'un montant allant jusqu'à 2 000 \$ 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.

Le 22 juillet 2014, l'Administration a obtenu une facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive pour assurer le financement de l'acquisition et de la modernisation du Pacific Chinook. Le prêt a une durée de 8 ans et 2 mois et un taux d'intérêt annuel de 2,72 %. À la fin de l'exercice, des remboursements de principal ne sont pas requis jusqu'à ce que le bateau soit mis en service ou le 31 janvier 2015, selon la date qui survient en premier; après la fin de l'exercice, la période de paiement des intérêts seulement a été prolongée jusqu'au 30 avril 2015 (note 14). Trois retraits sont permis jusqu'au plafond de crédit de 3 000 \$. Le solde impayé au 31 décembre 2014 est de 1 700 \$.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

Les remboursements estimés du principal pour les emprunts non payés sont les suivants :

Exercice	\$
2015	144
2016	197
2017	202
2018	208
2019	213
Par la suite	736

9. 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.

À compter du 1er janvier 2014, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,45 \$ (1,64 \$ en 2013) pour chaque dollar cotisé par l'employé, et de 7,59 \$ (8,00 \$ en 2013) pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la partie du salaire supérieure à 155 \$ (150 \$ en 2013). Pour les nouveaux employés qui participent au régime, à partir du 1er janvier 2013, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice

était de 1,43 \$ (1,57 \$ en 2013) pour chaque dollar contribué par l'employé, et de 7,59 \$ (8,00 \$ en 2013) pour chaque dollar contribué par l'employé pour la partie du salaire de l'employé supérieure à 155 \$ (150 \$ en 2013).

Des cotisations totales de 1 104 \$ (934 \$ en 2013) ont été comptabilisées comme une charge durant l'exercice en cours. L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 820 \$ en 2015.

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.

10. Autres avantages du personnel

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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

Voici une description générale des régimes :

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
	\$	\$
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	722	951
Coût des services rendus au cours de l'exercice	53	56
Intérêts débiteurs	32	34
Indemnités versées	(3)	(153)
Hausse due à une réduction du régime	-	99
Réduction due à la liquidation du régime	-	(203)
Perte (gain) actuariel	-	(62)
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	861	722
Rapprochement des actifs du régime		
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	3	153
Indemnités versées	(3)	(356)
Liquidation de régime	-	203
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	-	-
Composants des charges comptabilisés dans le résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	53	56
Perte découlant de la réduction	-	99
Intérêts débiteurs	32	34
Charge totale comptabilisée dans le résultat net	85	189
Analyse du gain ou de la perte actuariel		
Perte (gain) actuariel dû aux changements des hypothèses financières	86	(77)
(Gain) perte actuariel dû aux expériences des membres	(29)	15
(Gain) perte actuariel	57	(62)
Rapprochement de la situation de capitalisation		
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	861	722
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	-	-
Déficit	861	722
Passif comptabilisé dans l'état de la situation financière	861	722
Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Tranche à court terme	256	194
Tranche à long terme	605	528
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	861	722

L'échéance moyenne pondérée du régime au 31 décembre 2014 est de 9 ans (9 ans en 2013).

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	2014	2013
Taux d'actualisation	4,45%	3,65%
Taux des augmentations salariales - 2014	3,5%	2,0%
- par la suite	3,5%	3,5%
Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation		
Au 31 décembre	2014	2013
Taux d'actualisation	3,70%	4,45%
Taux des augmentations salariales - 2014	3,5%	2,0%
- par la suite	3,5%	3,5%

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

Une analyse de sensibilité quantitative des principales hypothèses au 31 décembre 2014 a été effectuée :

Hypothèses	Taux d'actualisation		Échelle salariale	
	Hausse de	Baisse de	Hausse de	Baisse de
Niveau de sensibilité	1 %	1 %	1 %	1 %
	\$	\$	\$	\$
Incidence sur l'obligation au titre des prestations déterminées	(81)	92	98	(87)

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 56 \$ (34 \$ en 2012) dans son régime à prestations déterminées durant l'exercice financier de 2015.

11. 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 2014 et le 31 décembre 2013, 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.

12. 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 consolidés, 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 2014, d'une valeur de 55 \$ (106 \$ en 2013). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient néants (néant en 2013);

- des achats de cartes marines numériques auprès du Service hydrographique du Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2014, d'une valeur de 4 \$ (3 \$ en 2013). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient néants (néant en 2013);
- les rachats dans le cadre du Régime durant l'exercice étaient de 265 \$ (87 \$ en 2013). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient de 351 \$ (87 \$ en 2013).
- la location d'un bateau et d'un équipage auprès de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2014, d'une valeur de 60 \$ (55 \$ en 2013). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient néants (55 \$ en 2013).

(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	2014	2013
	\$	\$
Salaires et avantages à court terme des salariés	765	648
Cotisations au régime	104	77
	869	725

13. Engagements

L'Administration a conclu un contrat avec un fournisseur de logiciels pour la prestation de services de tenue à jour de logiciels de répartition pour 2015, au coût de 89 \$.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2014 (en milliers de dollars canadiens)

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 minimums annuels futurs pour la location de locaux à bureaux pour les cinq prochaines années et par la suite sont les suivants :

	\$
2015	179
2016	194
2017	194
2018	194
2019	194
Par la suite	609

L'obligation prévoit également le paiement d'une part proportionnelle des frais d'exploitation et impôts fonciers annuels, d'une valeur estimative de 136 \$ pour 2015. Durant l'exercice en cours, 108 \$ ont été comptabilisés comme une charge (104 \$ en 2013).

L'Administration a un accord avec un fournisseur de

matériel informatique afin qu'il fournisse des licences pour des logiciels, des cartes et de l'entretien concernant des unités de pilotage portables (UPP) pour 2015 au coût de 214 \$. L'Administration a un accord avec le même fournisseur, à qui seront versés 265 \$ à la réception d'une série complète de générateurs de taux de giration. L'Administration a un accord d'une valeur de 75 \$ avec un autre fournisseur de matériel informatique pour des services d'installation et de formation.

L'Administration a des obligations en matière de formation avec le Pacific Maritime Institute d'une valeur de 134 \$ en 2015.

14. Événements subséquents

Après la fin de l'exercice, l'Administration a renégocié sa facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive en prolongeant la période de paiement des intérêts seulement du prêt jusqu'au 30 avril 2015, moment auquel le bateau devrait entrer en service et les paiements du principal seront compensés par un tarif de l'industrie aux fins de remplacement du bateau-pilote.

