



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2010



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



M. David Gardiner
Président*



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



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



M. L. Michael Berry
Membre*



Mme Karen Horcher
Membre*



M. Paul Prefontaine
Directeur sortant
Greig Star Shipping
Membre



Mme Lorraine
Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Membre*

MEMBRES DE LA DIRECTION



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



Bruce Chadwick
Directeur des
finances



Brian Young
Directeur des
opérations maritimes



Michael McGuire
Gestionnaire des
relations
communautaires



Diane Street
Secrétaire général



Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la
comptabilité



Bruce Northway
Gestionnaire,
opérations et
relations de travail



Isabelle Forget
Adjointe de
direction

TABLE DES MATIÈRES

| | | | |
|--|---|--|----|
| Mandat | 1 | Rapports d'incidents | 10 |
| Objectifs généraux, énoncé de mission et valeurs de l'Administration | 2 | Gestion des risques organisationnels | 11 |
| Lettre du Président du conseil et du Premier dirigeant | 3 | Principales évaluations du rendement | 12 |
| Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique | 5 | Réalisations en 2010 | 12 |
| Gouvernance de l'Administration | 5 | État du programme de recrutement et de développement de l'effectif de pilotes qualifiés au 31 décembre 2010 | 13 |
| Structure organisationnelle de l'Administration | 5 | Consultations régulières avec les intervenants | 13 |
| Examen opérationnel et financier pour l'exercice 2010 | 5 | L'avenir - 2011 et au-delà | 14 |
| Aperçu des activités | 5 | Buts stratégiques pour 2011 | 15 |
| Trafic | 6 | Évaluation des buts stratégiques de 2010 | 16 |
| Commentaire sur la situation financière | 8 | États financiers vérifiés | 20 |
| Résumé des antécédents financiers | 9 | | |

* INDIQUE UN MEMBRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE ROELS

CONCEPTION GRAPHIQUE MERCURY GRAPHICS LTD

MANDAT

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

SITE WEB :
www.ppa.gc.ca



BUREAUX :

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

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

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

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

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser.

Offrir les services dans un contexte commercial en maintenant l'autonomie financière, au moyen de mesures de gestion des coûts et de tarifs équitables et raisonnables.

Atteindre le niveau de productivité le plus élevé des ressources de l'Administration aux fins de la navigation sans danger.

Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime sur la côte du Pacifique du Canada.

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 offrir des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger les intérêts du Canada.

VALEURS DE L'ADMINISTRATION

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

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

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

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

Obligation de rendre des comptes/responsabilité – Nous devons, individuellement et comme membres de l'équipe et organisme, rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à adhérer à nos politiques, à nos procédures, à notre mission et à nos objectifs. Si notre engagement envers l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous nous engageons à instaurer des améliorations et des changements positifs en œuvrant à l'intérieur du système.

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

LETTRE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT

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

Le 25 janvier 2011

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2010.

Nous sommes heureux d'annoncer que nous avons observé cette année des signes de reprise après le ralentissement prononcé qu'a subi le secteur maritime en 2008-2009. Les affectations côtières et celles sur le fleuve Fraser se sont accrues de six pour cent et d'un pour cent respectivement par rapport à 2009. Ces affectations supplémentaires ont augmenté notre rendement et ainsi grandement amélioré notre situation financière en ajoutant 0,9 million de dollars à notre surplus, ce qui donne un surplus total de 3,2 millions de dollars. Bien que la tendance soit positive, nous demeurons prudents. L'économie mondiale reste très instable et si les taux très réduits d'affrètement de navires à l'échelle internationale, lesquels exercent des pressions sur le secteur du transport maritime, sont pris en considération, il est évident que nous devons demeurer vigilants en ce qui a trait aux mesures de limitation des coûts.

L'Administration continue de répondre aux besoins des clients. L'examen des états financiers révèle que nous avons dépassé de 25 pour cent notre budget de formation. Ces dépenses découlaient directement du besoin de servir la clientèle. La réalisation de la formation non prévue au budget pour l'escorte de navires reliés par câble à un remorqueur et les unités de pilotage portables a permis à l'industrie d'accroître d'un mètre le tirant d'eau de navigation des pétroliers qui transitent sous le pont Second Narrows. Cela se traduit par environ 10 000 tonnes de cargaison supplémentaires par navire, sans nouvelle infrastructure.

Nous estimons cette année aussi avoir bien réussi à accomplir notre mandat de fournir des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique. Le niveau de sécurité maritime sur la côte de la Colombie-Britannique a été de nouveau haussé puisque seulement deux incidents mineurs se sont produits en 2010, ce qui nous a permis d'afficher un nouveau record d'affectations réussies de 99,98 pour cent.

Nous continuons de maintenir la philosophie de la « pleine participation » grâce à des relations régulières entre le secteur maritime auquel nous fournissons nos services et les pilotes qui effectuent le travail. Cette philosophie de la « pleine participation » a été élargie et englobe maintenant les collectivités où nous menons nos activités grâce à des exposés présentés aux représentants des municipalités et des Premières Nations.

Sur le plan stratégique, nous sommes bien placés pour réaliser notre vision d'être un chef de file mondial du pilotage maritime d'ici 2014 et nous sommes enchantés à l'idée de réaliser avec succès l'exercice 2011 en maintenant les bonnes relations que nous avons établies avec le gouvernement, l'industrie maritime et les pilotes.

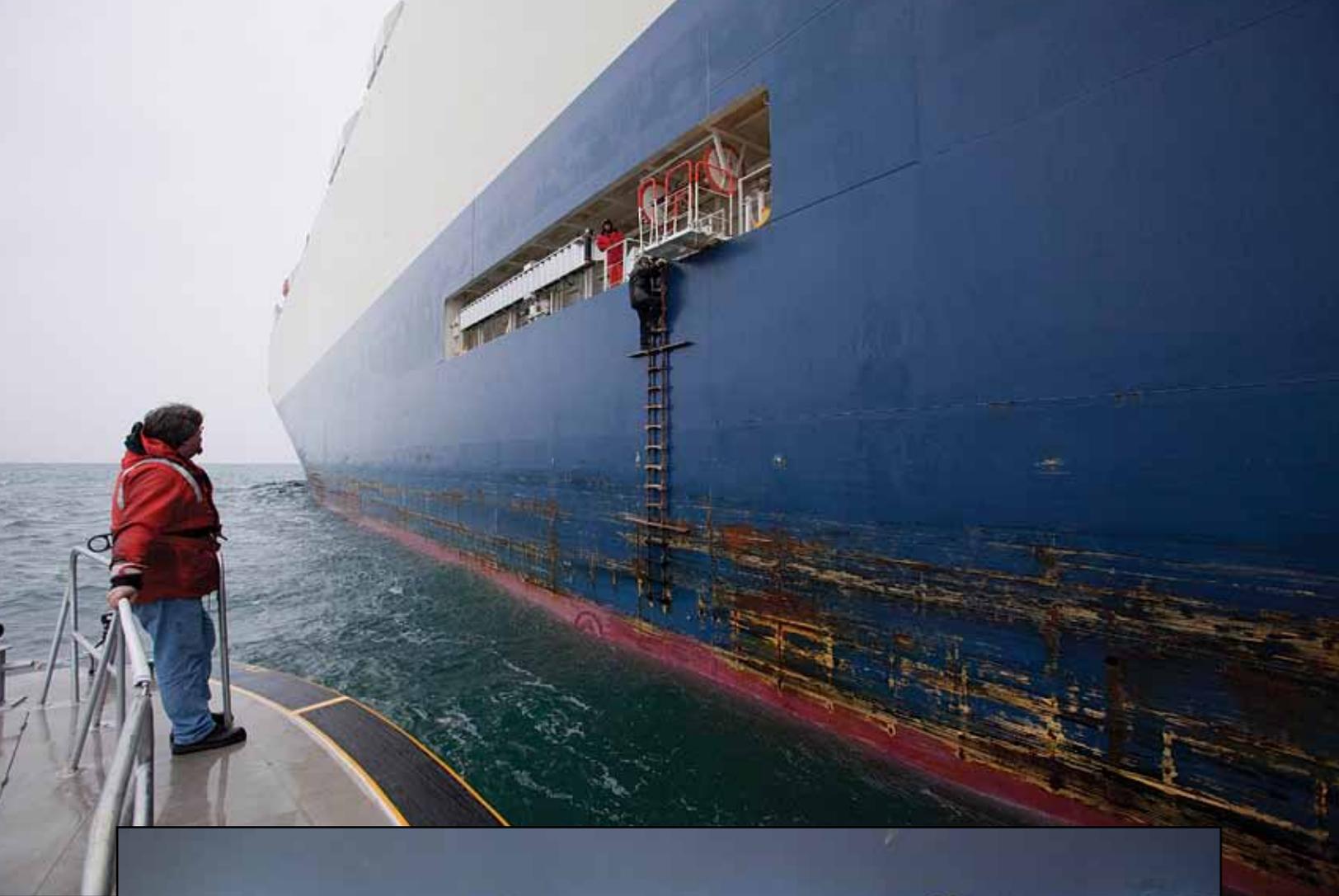
Respectueusement soumis.



David K. Gardiner
Président du conseil



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Les navires 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

territoire englobe la côte de la Colombie-Britannique, dont le fleuve Fraser, et s'étend de l'Alaska au nord jusqu'à l'État de Washington au sud.

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

GOVERNANCE 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 gestion des activités et des affaires de l'Administration, ainsi que sa viabilité financière.

Le conseil d'administration de l'Administration comprend un président, deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du public. Cette structure permet une communication efficace entre les parties et favorise un bon équilibre entre les intervenants clés.

Le président et trois membres du conseil d'administration sont également nommés au comité de vérification. Ce comité a pour rôle principal d'aider le conseil d'administration à superviser et à évaluer

objectivement l'exactitude et l'intégrité des plans et données ainsi que des rapports et états financiers de l'Administration, de même que ses relations avec les vérificateurs. Le comité de vérification peut accéder à l'ensemble des livres de comptabilité, des dossiers, des installations et du personnel de l'Administration.

L'Administration se conforme aux directives du Conseil du Trésor sur les pratiques de régie des sociétés d'État. Cela inclut les autoévaluations par le conseil ainsi que l'établissement d'un comité de nomination et l'élaboration de critères de compétence pour les membres du conseil. De plus, le conseil d'administration a créé plusieurs autres comités chargés de se pencher sur les principaux domaines d'activités de l'Administration tels que la sécurité, la gestion des risques, la formation des pilotes et la préparation aux situations d'urgence.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

L'Administration est gérée par le Président du conseil et le Premier dirigeant, qui relève du conseil par l'entremise du Président.

L'Administration est composée de 7 cadres, de 7 employés pilotes, de 11 répartiteurs, de 6 employés administratifs et de 26 employés

responsables des bateaux-pilotes.

Par l'entremise de leur entreprise (British Columbia Coast Pilots Ltd), 98 pilotes de mer indépendants ont fourni des services de pilotage côtier.

Examen opérationnel et financier pour l'exercice 2010

APERÇU DES ACTIVITÉS

Au début de 2010, l'Administration s'efforçait principalement de veiller à ce qu'il n'y ait aucune perturbation majeure des services de pilotage offerts à nos clients durant les Jeux olympiques d'hiver. Nous sommes heureux d'annoncer que pratiquement toutes nos attentes ont été dépassées durant le premier trimestre de 2010. Non seulement avons-nous offert nos services sans interruption au secteur du transport maritime, mais les niveaux de trafic globaux étaient supérieurs à ceux prévus dans le budget et à ceux enregistrés l'année précédente.

Nous avons constaté une augmentation considérable des tonnages de produits de base en 2010, ce qui s'oppose nettement aux déclinés affichés durant l'année précédente. La clientèle de l'Administration demeure bien diversifiée, mais très dépendante des matières premières. En ce qui concerne les exportations, nous avons enregistré une hausse de l'activité dans les secteurs du charbon, des produits forestiers, de la potasse et du soufre. Le secteur céréalier a annoncé une année remarquable pour la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet. Les secteurs des conteneurs et des automobiles sont demeurés stables d'une année à l'autre. Le secteur des croisières a connu une année difficile compte tenu du

repositionnement des navires à l'extérieur du marché de l'Alaska principalement en raison d'enjeux liés au gouvernement de cet État. C'est avec plaisir que nous accueillons le retour de certains de ces navires en 2011 avec un nouveau croisiériste.

Nous avons effectué en 2010 les derniers travaux de carénage prévus dans le cadre de notre plan de remplacement de bateaux-pilotes. Nous avons maintenant normalisé les moteurs utilisés dans notre flotte et avons placé ces embarcations auxiliaires améliorées de façon à pouvoir les déployer en vue d'assurer une prestation ininterrompue de services de pilotage à nos clients.

L'Administration et les pilotes ont terminé un projet en 2010 qui permet le passage de pétroliers à grand tirant d'eau dans le port de Vancouver. Ces navires peuvent maintenant transporter des volumes plus élevés de marchandises, ce qui augmente le potentiel de revenus de ce secteur.

La formation des pilotes était un point important en 2010 et l'Administration a dépensé 1,5 million de dollars pour perfectionner et

améliorer les compétences de ses employés et de son personnel à contrat. Cela comprend une contribution de 200 000 \$ pour l'amélioration du simulateur maritime du British Columbia Institute of Technology, ce qui profitera aux programmes de formation de l'Administration dans les années à venir. Les pilotes côtiers ont reçu des unités de pilotage portables et une formation sur la façon de les utiliser, ce qui facilitera la navigation.

L'Administration a mis en place en 2008 un plan financier triennal qui prévoit le versement de cinq pour cent des revenus annuels à titre de réserves dans un compte de placement. Cet objectif d'autonomie financière a été atteint en 2010.

Le processus de Gestion des risques organisationnels a été davantage élargi et officialisé par un comité permanent du conseil. Les résultats de ce programme obtenus jusqu'à maintenant sont exposés en détail dans une section distincte du présent rapport.

L'Administration maintient son programme de sensibilisation conçu à l'intention des collectivités dans lesquelles elle mène ses activités. Ce programme vise principalement à bien faire comprendre à ces collectivités le rôle de l'Administration et la façon dont elle offre des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux qui baignent la Colombie-Britannique. Il a également pour objectif secondaire de promouvoir le pilotage comme point culminant d'une carrière maritime en renseignant davantage les collectivités au sujet du processus d'embauche et d'examen.

L'Administration continue d'attacher de l'importance à l'excellente relation qu'elle entretient avec l'industrie et les pilotes et s'efforce de maintenir cette relation. Nous avons constaté que l'industrie et les pilotes ont contribué grandement ces dernières années à l'atteinte de nos buts communs, ce qui se traduit par la réussite de nos activités.

Somme toute, 2010 fut une année très positive sur les plans des activités, du trafic et des finances.

TRAFIC

Le trafic en 2010 a dépassé pratiquement toutes nos attentes, ce qui est le contraire de ce qui s'est produit en 2009.

Il y a eu 560 affectations côtières (six pour cent) de plus que durant l'année précédente, tandis que le nombre de voyages sur le fleuve

Fraser est comparable à l'an dernier.

Le tableau suivant met en évidence la diversification de la clientèle de l'Administration et montre la ventilation des voyages annuels par secteur de produit de base.

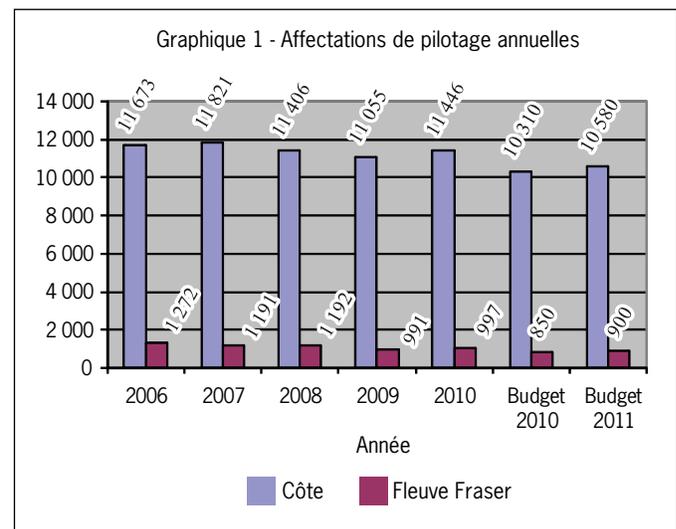
| Voyages annuels par secteur de produit - Côtiers et fluviaux | | | | | | | | |
|--|----------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Produit | Données réelles 2009 | | Données réelles 2010 | | Budget 2010 | | Budget 2011 | |
| | | % | | % | | % | | % |
| Automobiles | 934 | 8 % | 972 | 8 % | 830 | 8 % | 960 | 9 % |
| Conteneurs | 1 608 | 14 % | 1 650 | 14 % | 1 766 | 17 % | 1 608 | 15 % |
| Croisières | 1 043 | 9 % | 863 | 7 % | 965 | 9 % | 878 | 8 % |
| Charbon | 659 | 6 % | 897 | 8 % | 630 | 6 % | 970 | 9 % |
| Céréales | 1 513 | 14 % | 1 530 | 13 % | 1 265 | 12 % | 1 142 | 11 % |
| Pétrole | 587 | 5 % | 549 | 5 % | 630 | 6 % | 568 | 5 % |
| Produits forestiers | 1 177 | 11 % | 1 441 | 12 % | 1 113 | 11 % | 1 448 | 14 % |
| Potasse et soufre | 286 | 3 % | 467 | 4 % | 260 | 3 % | 472 | 4 % |
| Points d'ancrage-Vancouver | 1 412 | 13 % | 1 465 | 13 % | 1 350 | 13 % | 1 130 | 11 % |
| Autres | 1 905 | 17 % | 1 854 | 16 % | 1 491 | 15 % | 1 504 | 14 % |
| Nombre total de voyages | 11 124 | 100 % | 11 688 | 100 % | 10 300 | 100 % | 10 680 | 100 % |

Lorsque les affectations de pilotage dépassent huit heures, il est nécessaire d'employer un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures au maximum; il doit ensuite avoir une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne, l'Administration doit affecter deux pilotes environ 800 fois. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

Le graphique 1 présente les nombreux voyages annuels indiqués dans le précédent tableau et y indique les 755 voyages où deux pilotes ont été affectés en 2010.

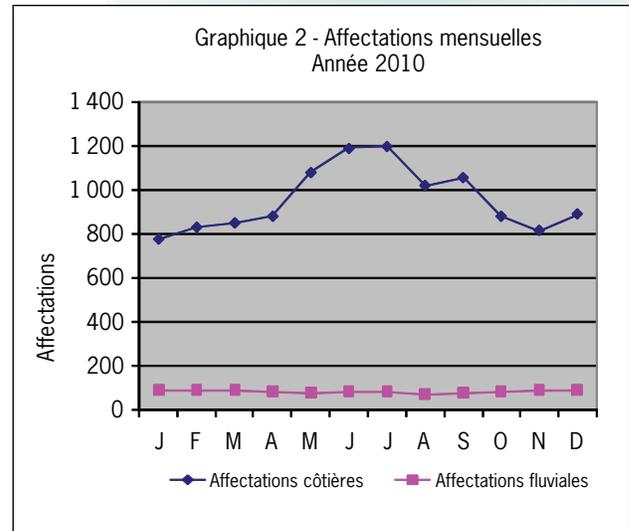
En 2010, l'Administration a conclu un contrat avec British Columbia Coast Pilots Ltd. pour obtenir les services de 98 pilotes indépendants qui ont effectué 11 446 affectations côtières.

Sept employés pilotes ont effectué 997 affectations sur le fleuve Fraser.

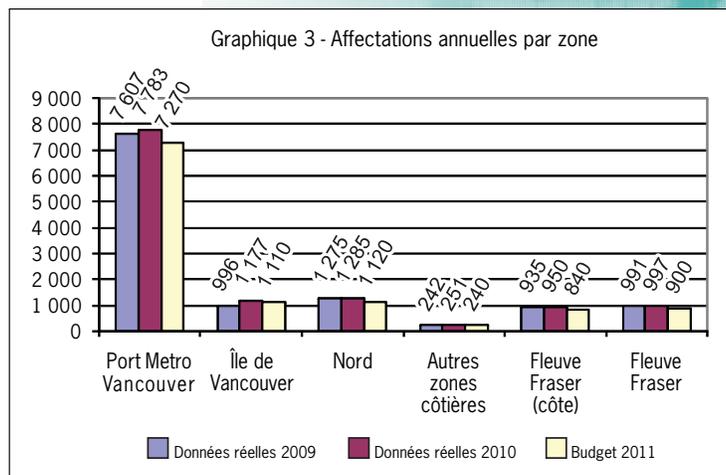


TRAFIC

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



L'Administration distingue quatre grandes zones de service : Port Metro Vancouver, île de Vancouver, Nord et fleuve Fraser.



La zone de service de Port Metro Vancouver (PMV), qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic; elle représente 68 pour cent des affectations côtières réalisées par l'Administration. Un événement important en 2010 fut l'ouverture d'un nouveau poste à conteneurs à Deltaport qui accroît de 600 000 EVP la capacité annuelle de ce terminal.

Les produits d'exportation expédiés par PMV comprennent les céréales, les produits forestiers, le charbon, le soufre, la potasse ainsi que les produits chimiques et pétroliers. Des hausses de tonnage ont été enregistrées pour tous ces produits de base en 2010.

De plus, les volumes de conteneurs entrants et sortants ont augmenté considérablement tandis que le nombre de navires est comparable à celui de l'année précédente.

Comme seul point négatif, une baisse des escales et donc du nombre de passagers à ce port a été observée dans le secteur des croisières.

La zone de service de l'île de Vancouver a représenté 10 pour cent des affectations côtières de pilotage de l'Administration. En 2010, un

certain nombre de scieries de produits forestiers qui avaient été fermées ont rouvert leurs portes en raison des conditions positives du marché. Ogden Point à Victoria demeure un élément positif et fournit des services aux navires de croisière qui se rendent en Alaska.

La zone du Nord englobe Prince Rupert, Kitimat et Stewart. Le terminal charbonnier de l'île Ridley a presque doublé son tonnage par rapport à l'année précédente, et a expédié 8,3 millions de tonnes (une année record). Le terminal céréalier a affiché une baisse de 15 pour cent du tonnage expédié au cours de l'année. Ces deux terminaux sont situés au port de Prince Rupert.

Il y a eu 997 affectations sur le fleuve Fraser en 2010, ce qui ressemble de près aux 991 affectations enregistrées l'année précédente. Deux terminaux pour automobiles et un quai principal d'expédition de cargaison en vrac sont installés sur le fleuve. La navigation sur le Fraser requiert les services d'un pilote côtier jusqu'à la station d'embarquement de Sandheads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci.

COMMENTAIRE SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

En 2010, l'Administration a enregistré un revenu net de 3,2 millions de dollars. Les revenus annuels de 2010 comprennent 1,6 million de dollars générés par les droits exigés pour le remplacement des bateaux-pilotes et l'achat d'unités de pilotage portables (UPP). Ces revenus sont générés par les droits de 180 \$ et de 25 \$, respectivement, exigés par embarquement pour financer les projets d'immobilisations. Ces deux frais ont été convenus mutuellement avec l'industrie et seront en vigueur jusqu'à ce que l'on ait terminé de financer les programmes.

Si les revenus générés par ces deux droits sont retirés du revenu net susmentionné, celui-ci diminue jusqu'à 1,6 million de dollars. Ces deux sources de revenus seront éliminées lorsque les coûts des projets d'immobilisations auront été pleinement recouvrés.

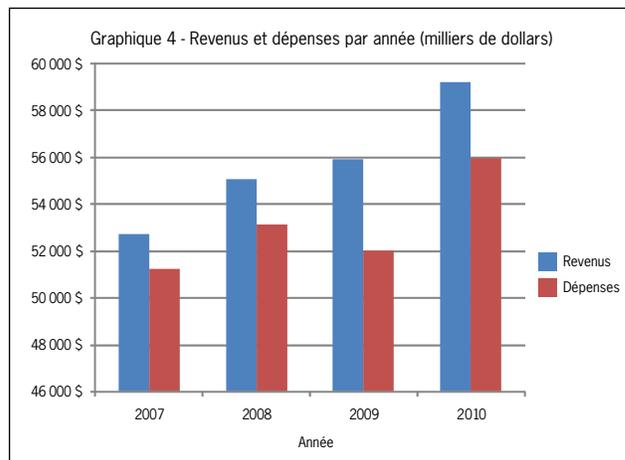
Le 1er janvier 2010, l'Administration a haussé de trois pour cent ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse tarifaire visait à faire face aux exigences financières résultant des ententes de services et des conventions collectives. Elle visait également à générer suffisamment de revenus pour accroître les réserves financières de l'Administration à cinq pour cent des revenus annuels. L'Administration est heureuse d'annoncer que cette contribution a été apportée et que les réserves financières se sont accrues de 641 000 \$.

Les revenus de pilotage côtier ont dépassé de 4,3 millions de dollars le budget, et ce, principalement en raison des niveaux de trafic élevés enregistrés au cours de l'année. Cet écart positif a été compensé négativement partiellement par les salaires versés aux pilotes puisque le contrat prévoit un montant par affectation. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 1 300 000 \$ celles prévues dans le budget.

Les revenus de pilotage sur le fleuve Fraser ont suivi la tendance à la hausse du trafic et dépassé de 260 000 \$ le budget. Les sept employés pilotes reçoivent un salaire annuel et cette zone a donc affiché un profit total qui dépassait de 320 000 \$ le montant prévu dans le budget.

Les revenus des déplacements étaient très près des prévisions budgétaires malgré la hausse des niveaux de trafic. Cela est dû en partie au changement de types de voyages. L'Administration continue d'utiliser des billets d'avion prépayés lorsque possible pour réduire les dépenses des déplacements. De plus, l'intégration de la taxe de vente provinciale à la TVH a eu un effet positif sur les dépenses des déplacements par rapport à ce qui était prévu dans le budget. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 100 000 \$ celles prévues dans le budget.

Les revenus générés par les bateaux-pilotes fluctuent en fonction du trafic et étaient eux aussi positifs tout comme les profits côtiers et fluviaux susmentionnés. Les stations exploitées par des employés à Brotchie, Sandheads et l'île Triple ont généré des revenus qui dépassaient de 750 000 \$ le montant



prévu dans le budget. Ces revenus ont été compensés négativement par les coûts d'équipage accrus pour répondre à la demande et effectuer les réparations des moteurs non prévues au budget. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 320 000 \$ celles prévues dans le budget.

Les revenus ont été augmentés par la vente d'un bateau-pilote excédentaire durant l'année, ce qui s'est traduit par un gain de 45 000 \$.

La formation des pilotes a eu un effet négatif de 300 000 \$ sur le budget. Compte tenu des niveaux de revenus plus élevés que prévu, l'Administration a pu remettre à l'horaire des formations qui avaient été reportées l'année précédente. Il a également fallu absorber une contribution de 200 000 \$ pour la mise à niveau d'une base de données à un centre local de formation maritime.

Le graphique 5 compare en détail les principales catégories de revenus et de dépenses avec le budget de 2011.

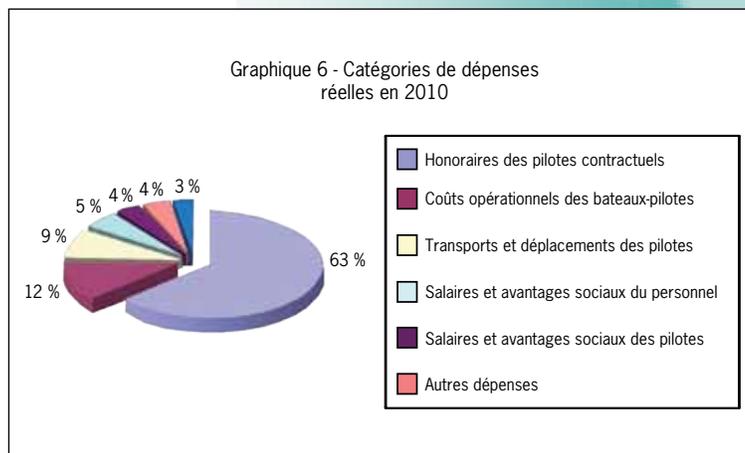
| Graphique 5 | Données | | Ecart par | |
|--|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | réelles | Budget | rappel à | Budget |
| | 2010 | 2010 | 2010 | 2010 |
| Catégories de revenus (milliers de dollars) : | | | | |
| Pilotage côtier | 41 607 \$ | 37 292 \$ | 4 315 \$ | 38 597 \$ |
| Pilotage fluvial | 2 130 \$ | 1 870 \$ | 260 \$ | 1 952 \$ |
| Déplacements | 6 136 \$ | 6 100 \$ | 36 \$ | 5 794 \$ |
| Bateaux-pilotes | 7 643 \$ | 6 606 \$ | 1 037 \$ | 7 176 \$ |
| Droits pour le remplacement des bateaux-pilotes | 1 406 \$ | 1 251 \$ | 155 \$ | 1 300 \$ |
| Droits pour les unités de pilotage portables | 195 \$ | 174 \$ | 21 \$ | 148 \$ |
| Autres revenus | 95 \$ | 96 \$ | (1 \$) | 100 \$ |
| Total des revenus | 59 212 \$ | 53 389 \$ | 5 823 \$ | 55 067 \$ |
| Catégories de dépenses (milliers de dollars) : | | | | |
| Honoraires de pilotes contractuels | 35 560 \$ | 32 550 \$ | (3 010 \$) | 33 940 \$ |
| Coûts des bateaux-pilotes | 6 718 \$ | 6 408 \$ | (310 \$) | 6 619 \$ |
| Transports et déplacements | 4 885 \$ | 4 956 \$ | 71 \$ | 4 631 \$ |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | 3 056 \$ | 2 920 \$ | (136 \$) | 3 100 \$ |
| Salaires et avantages sociaux des employés pilotes | 2 010 \$ | 2 070 \$ | 60 \$ | 2 040 \$ |
| Autres dépenses | 2 231 \$ | 2 372 \$ | 141 \$ | 2 556 \$ |
| Formation des pilotes | 1 513 \$ | 1 210 \$ | (303 \$) | 1 460 \$ |
| Total des dépenses | 55 973 \$ | 52 486 \$ | (3 487 \$) | 54 346 \$ |
| Revenu (déficit) net | 3 239 \$ | 903 \$ | 2 336 \$ | 721 \$ |
| Revenu (déficit) net, sans les droits pour les bateaux-pilotes et les UPP | 1 638 \$ | (522 \$) | 2 160 \$ | (727 \$) |

COMMENTAIRE SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

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

Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2010, sous forme de pourcentages.

Comme pendant les années précédentes, environ 79 pour cent des dépenses totales annuelles de l'Administration étaient visées par une entente de services ou des conventions collectives.



| Graphique 7 | | | | | | |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------|
| <u>Résumé des antécédents financiers</u> | | | | | | |
| <u>(milliers de dollars)</u> | | | | | | |
| | Données réelles 2006 | Données réelles 2007 | Données réelles 2008 | Données réelles 2009 | Données réelles 2010 | Budget 2011 |
| Résultats financiers | | | | | | |
| Revenus | 49 264 \$ | 52 738 \$ | 55 076 \$ | 55 925 \$ | 59 212 \$ | 55 067 \$ |
| Dépenses | 48 232 \$ | 51 227 \$ | 53 146 \$ | 51 990 \$ | 55 973 \$ | 54 346 \$ |
| Revenu (déficit) net | 1 032 \$ | 1 511 \$ | 1 930 \$ | 3 935 \$ | 3 239 \$ | 721 \$ |
| Situation financière | | | | | | |
| Actif à court terme | 6 539 \$ | 7 006 \$ | 7 572 \$ | 10 216 \$ | 12 418 \$ | 10 712 \$ |
| Passif à court terme | 5 216 \$ | 8 282 \$ | 10 065 \$ | 9 181 \$ | 9 552 \$ | 7 769 \$ |
| Fonds de roulement | 1 323 \$ | (1 276 \$) | (2 493 \$) | 1 035 \$ | 2 866 \$ | 2 943 \$ |
| Immobilisations nettes | | | | | | |
| | 4 576 \$ | 8 844 \$ | 11 187 \$ | 10 629 \$ | 11 282 \$ | 11 546 \$ |
| <u>Indicateurs opérationnels (données réelles)</u> | | | | | | |
| Nombre moyen de pilotes | | | | | | |
| Côte | 96 | 96 | 98 | 99 | 98 | 100 |
| Fleuve Fraser | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 |
| Nombre d'affectations | | | | | | |
| Côte | 11 673 | 11 821 | 11 406 | 11 055 | 11 446 | 10 580 |
| Fleuve Fraser | 1 272 | 1 191 | 1 192 | 991 | 997 | 900 |
| <u>Revenus moyens de pilotage par affectation (\$ - données réelles)</u> | | | | | | |
| Côte | 2 970 \$ | 3 171 \$ | 3 358 \$ | 3 531 \$ | 3 635 \$ | 3 648 \$ |
| Fleuve Fraser | 1 726 \$ | 1 934 \$ | 2 041 \$ | 2 113 \$ | 2 136 \$ | 2 169 \$ |

RAPPORTS D'INCIDENTS

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

Enquêtes de catégorie A

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

Enquêtes de catégorie B

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

Enquêtes de catégorie C

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

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

Graphique 8

| Année | Affectations sans incident | Nombre | | | |
|-------|----------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|
| | | total d'incidents | Catégorie A | Catégorie B | Catégorie C |
| 2006 | 99,938 % | 8 | 0 | 3 | 5 |
| 2007 | 99,947 % | 7 | 0 | 0 | 7 |
| 2008 | 99,969 % | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 2009 | 99,950 % | 6 | 0 | 2 | 4 |
| 2010 | 99,984 % | 2 | 0 | 0 | 2 |



GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

L'Administration a approuvé un programme de gestion des risques organisationnels (GRO).

La GRO a été intégrée à la stratégie de l'Administration en vue de créer une culture de gestion des risques au sein de l'organisme.

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

Le comité de gestion des risques à l'Administration est présidé par un membre du conseil et est composé de représentants de chacune des zones susmentionnées. Le comité relève du conseil, et ses membres se réunissent trimestriellement pour réévaluer le registre des risques en vue de déterminer les nouveaux risques et les mesures d'atténuation.

En 2011, l'accent demeurera sur la mise en place de mesures d'atténuation appropriées pour les risques « élevés », ainsi que sur la planification de scénarios, au besoin.

La grille suivante résume les résultats de ce programme.

| Priorité | Titre du risque | Risque | Probabilité | Conséquence |
|----------|--|--------|-------------|-------------|
| 1 | Criminalisation des pilotes | ÉLEVÉ | MOYENNE | EXTRÊME |
| 2 | Recrutement – Pilotes côtiers | ÉLEVÉ | MOYENNE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 3 | Enjeux opérationnels qui influent sur les déplacements des navires | ÉLEVÉ | MOYENNE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 4 | Enjeux en matière de santé et sécurité au travail | ÉLEVÉ | MOYENNE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 5 | Formation – Pilotes côtiers | MOYEN | FAIBLE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 6 | Conditions économiques et financières | MOYEN | FAIBLE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 7 | Technologie de l'information | MOYEN | FAIBLE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 8 | Recrutement et formation – Équipage des bateaux-pilotes | MOYEN | FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 9 | Accident d'un navire dont l'Administration gère la navigation | MOYEN | FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 10 | Processus et systèmes financiers et administratifs | MOYEN | FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 11 | Accident d'un bateau-pilote de l'Administration | MOYEN | FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 12 | Recrutement et formation – Pilotes fluviaux | MOYEN | TRÈS FAIBLE | TRÈS ÉLEVÉE |
| 13 | Risques juridiques et réglementaires | FAIBLE | FAIBLE | MOYENNE |
| 14 | Efficacité de l'utilisation des ressources | FAIBLE | FAIBLE | MOYENNE |
| 15 | Sécurité des biens matériels | FAIBLE | FAIBLE | MOYENNE |
| 16 | Planification – Désastres, urgences et événements spéciaux | FAIBLE | TRÈS FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 17 | Gestion des ressources humaines de l'Administration | FAIBLE | TRÈS FAIBLE | ÉLEVÉE |
| 18 | Retard d'un navire causé par l'Administration | FAIBLE | TRÈS FAIBLE | MOYENNE |
| 19 | Nouveaux risques | | | |

PRINCIPALES ÉVALUATIONS DU RENDEMENT

Le conseil d'administration examine régulièrement la gestion de l'Administration. Certaines évaluations clés du rendement se trouvent dans le présent rapport; elles sont indiquées ci-dessous.

| Résultats définitifs pour l'exercice 2010 | Objectif | Depuis le début de l'exercice |
|---|----------|-------------------------------|
| Prestation de services dans les délais (Affectations totales moins les retards causés par les pilotes ou l'Administration/affectations totales) | 100,0 % | 99,98 % |
| Répartition sans erreur (Nombre total de répartitions moins le nombre d'erreurs) | 100,0 % | 99,99 % |
| Incidents à bord de navires en cours de pilotage | | |
| Incidents de catégorie A | 0,0 % | 0,0 % |
| Incidents de catégories B et C | <0,05 % | 0,016 % |
| Incidents à bord de bateaux-pilotes | | |
| Incidents de catégorie A | 0,0 % | 0,0 % |
| Incidents de catégories B et C | <0,05 % | 0,0001 % |
| Temps d'indisponibilité non prévu des bateaux-pilotes qui entraîne des retards opérationnels (Nombre total de jours qui causent des retards/total des jours) | 0,0 % | 0,0 % |
| Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs (Victoria et Vancouver) | 100,0 % | 99,99 % |
| Limiter les coûts indirects à moins de 8,5 % des revenus | 8,5 % | 8,1 % |
| Avoir un fonds d'urgence approprié (Placements/total des revenus) | 5,0 % | 5,2 % |
| Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils) | 90,0 % | 89,0 % |
| Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les plaintes | 8 jours | 7,2 jours |
| Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les différends concernant les factures | 8 jours | 1,5 jours |

RÉALISATIONS EN 2010

- Une nouvelle réglementation était en vigueur cette année et a changé, le statut saisonnier de la station d'embarquement de l'île Pine à un statut annuel. Durant cette première année, 289 transferts ont été effectués, dont 49 pendant les mois durant lesquels le changement était en vigueur. De mai à septembre, cette station sert principalement aux navires de croisière qui transitent dans nos eaux; elle leur donne une grande souplesse pour leurs itinéraires.
- La formation des pilotes était un point d'intérêt important durant l'année :
 - Quatre pilotes expérimentés ont fait un stage au centre de formation sur modèles de navires d'Iława (Pologne).
 - Huit pilotes expérimentés ont suivi une formation à Port Revel, en France, au centre de formation sur modèles de navires.
 - Quinze pilotes expérimentés ont suivi une formation sur l'évacuation subaquatique à Langley, en Colombie-Britannique.
 - Deux pilotes expérimentés ont suivi une formation sur les manœuvres d'urgence des navires à Seattle, aux États-Unis.
 - Quatre-vingt-quinze pilotes ont suivi une formation sur l'escorte de navires reliés par câble à un remorqueur et les unités de pilotage portables à Seattle, aux États-Unis.
- Nous avons maintenu notre programme de familiarisation destiné aux candidats qui souhaitent devenir pilotes et veulent en apprendre davantage sur nos zones de pilotage obligatoire. Quinze candidats ont été ajoutés cette année, ce qui porte le nombre total d'inscriptions à 36.
- Le programme de Gestion des risques organisationnels, qui a été présenté l'an dernier, a été officialisé comme partie intégrante de la

RÉALISATIONS EN 2010

- culture de l'Administration. Toutes les sections de l'organisme ont participé à la conception de ce programme.
- Le bail des locaux à bureaux de l'Administration a été reconduit pour trois autres années jusqu'à la fin de 2012.
 - Deux conventions collectives ont pris fin en 2010 et ont été négociées selon les paramètres du programme gouvernemental de limitation des coûts.
 - L'Administration a organisé des réunions à Vancouver pour les administrations de pilotage de la côte Ouest, notamment celles de la Californie, de l'Oregon, de l'État de Washington et de l'Alaska. Les questions d'intérêt commun ont fait l'objet de discussions et les participants ont exprimé leur intention de tenir d'autres réunions en 2012.
 - Le leadership de l'Administration au sein de la communauté maritime a été davantage confirmé par le rapport de la zone de gestion intégrée de la côte Nord du Pacifique (ZGICNP); de plus, l'Administration a été invitée par les administrations municipales à participer à un forum sur les pétroliers.
 - Le Premier dirigeant de l'Administration a été cité de nombreuses fois dans les médias au sujet des enjeux liés aux pétroliers et aux activités de pilotage.
 - Les employés de l'Administration ont participé à une activité à bicyclette couronnée de succès qui visait à recueillir des fonds pour Mission to Seafarers à Vancouver.

ÉTAT DU PROGRAMME DE RECRUTEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'EFFECTIF DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2010

En 2010, deux pilotes de navigation côtière ont reçu leur brevet de classe II et deux apprentis ont commencé leur formation en décembre.

Étant donné que deux apprentis ont débuté en décembre, la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2010 a été réduite à deux candidats. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de février 2011; 26 candidats devraient s'y présenter.

Au 31 décembre 2010, il y avait cinq candidats sur la liste d'admissibilité pour les pilotes du Fraser.

Par ailleurs, l'Administration a un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote intéresse. Le programme accepte au maximum 40 candidats (nombre d'inscriptions à l'heure actuelle : 36); les candidats peuvent ainsi accroître et mettre à jour leurs connaissances concernant l'ensemble de la côte Ouest.

CONSULTATIONS RÉGULIÈRES AVEC LES INTERVENANTS

L'équipe de gestion de l'Administration a poursuivi le programme annuel de visites à l'intention des organismes clients; elle a pu ainsi rencontrer 30 pour cent des agences maritimes en activité pendant l'année.

Les sondages auprès de la clientèle et les niveaux de service attendus de la part de l'Administration ont été intégrés au plan stratégique et sont évalués régulièrement.

L'équipe de gestion de l'Administration se réunit régulièrement avec des représentants de la Chamber of Shipping (CS). Pendant l'année, une demande liée aux tarifs a été publiée dans la Gazette du Canada après avoir reçu de la CS des lettres d'appui. Le processus de réglementation s'est déroulé sans soulever d'objection.

Le directeur des opérations maritimes de

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

L'Administration de pilotage demeure un membre actif du Western Transportation Advisory Council (WESTAC), de la Northwest Corridor Development Corporation (NCDC) et de la Porte d'entrée du Pacifique.



L'AVENIR - 2011 ET AU-DELÀ

Les préparatifs sont en cours pour 2011 et les années subséquentes afin de maintenir notre niveau élevé de services pour tous nos intervenants.

Nous continuons de surveiller activement tous les projets proposés dans notre région en analysant leurs répercussions sur le nombre d'affectations et de pilotes. Voici quelques exemples de projets majeurs que nous surveillons actuellement :

- la phase II des installations à conteneurs de Prince Rupert, qui devraient tripler la capacité jusqu'à 2,0 millions d'EVP;
- un terminal de gaz naturel liquéfié dans la région de Kitimat;
- un terminal de pipeline de pétrole brut à Kitimat;
- un nouveau terminal à Deltaport, qui doublerait les volumes de conteneurs de Port Metro Vancouver.

L'énorme ampleur de ces projets aura sans aucun doute des répercussions profondes sur notre modèle opérationnel. Nous demeurons donc déterminés à faire en sorte que nos stratégies tiennent compte des

défis et que l'Administration soit prête à s'adapter.

Nos activités de surveillance incluent la législation sur la zone de contrôle des émissions fédérale, qui visera tous les navires qui entreront dans notre territoire, et plus particulièrement les navires de croisière à destination de l'Alaska. Parmi les autres sujets majeurs, mentionnons l'élargissement du canal de Panama et ses répercussions sur le transport maritime et le commerce tant localement que mondialement.

Le programme de mise à niveau du système informatique se poursuivra en 2011. Il comprendra une interface de système d'identification automatique (AIS), des unités mobiles de communication pour les pilotes, la commande de services en ligne pour les clients et la répartition automatisée des pilotes.

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

SITUATION ÉCONOMIQUE

Il est évident que les hauts et les bas des industries que nous servons influent sur les niveaux de trafic et donc les finances de l'Administration. En 2011, l'Administration a maintenu son approche prudente en prévoyant 10 580 affectations côtières et 900 affectations fluviales dans son budget. Ces niveaux de trafic tiennent compte de certains facteurs :

- L'incertitude économique mondiale qui se poursuit.
- Le prix croissant du pétrole.
- Les prévisions qui révèlent une réduction considérable du nombre

de tonnes de céréales pour la prochaine campagne agricole. Le transport de céréales revêt une importance particulière pour les volumes de trafic de l'Administration puisque les céréales sont habituellement chargées à de multiples postes d'accostage et que les navires se déplacent entre les points d'ancrage pour obtenir une pleine cargaison. L'Administration a prévu dans son budget une baisse de 700 affectations dans ce secteur par rapport à l'année précédente.

ACTIVITÉS FINANCIÈRES – RÉVISION DE LA STRUCTURE TARIFAIRE AU 1ER JANVIER 2011

Avec le soutien de l'industrie en 2010, l'Administration a publié dans la Gazette du Canada une demande, laquelle a été approuvée, d'ajustement de 2,9 pour cent des tarifs unitaires et horaires, ce qui correspondra aux marchés de services en vigueur en 2011. Les tarifs

relatifs aux bateaux-pilotes et aux déplacements seront ajustés de 1,5 pour cent pour qu'ils correspondent aux hausses associées aux conventions collectives et aux frais de déplacement durant l'année.

NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS – INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS)

L'Administration de pilotage passera aux normes IFRS pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR). Aux fins de cette conversion, l'Administration de pilotage a fait un diagnostic initial et établi un plan de transition. On trouvera ci-dessous un résumé des progrès réalisés et de l'incidence prévue sur les modalités d'information financière.

Pour l'exercice 2008, l'Administration a ventilé l'amortissement de ses bateaux-pilotes, comme le préconisent les normes IFRS. Pour l'exercice 2009, l'Administration a évalué ses charges d'indemnités de cessation d'emploi selon une méthode actuarielle de répartition au prorata des années de service, en conformité avec les normes IFRS.

En outre, l'Administration a recours aux services de conseillers externes qui l'assisteront dans son passage aux normes IFRS, et fera un suivi étroit du processus de conversion.

| Politique de comptabilité | Changement prévu en raison du passage aux IFRS | Y a-t-il une exemption IFRS 1? | L'exemption IFRS 1 sera-t-elle appliquée? |
|--------------------------------------|--|--------------------------------|---|
| Prise en compte des revenus | Non | Non | S/O |
| Bien-fonds, bâtiments et équipements | Non | Oui | Non |
| Côûts d'emprunt | Non | Oui | Non |
| Avantages sociaux | Oui | Oui | Oui |

Les vérificateurs externes de l'Administration ont déclaré que la préparation de l'Administration pour sa transition aux normes IFRS semble être adéquate.

BUTS STRATÉGIQUES POUR 2011

Chaque année, l'Administration tient des séances de planification stratégique réunissant les membres du conseil d'administration et de la direction. Lors de la toute dernière séance en septembre 2010, les

membres ont accepté les objectifs et stratégies clés sous réserve des quelques révisions mineures indiquées ci-dessous.

| But stratégique | Description | Stratégie | Stratégie |
|-----------------|--|--|--|
| No 1.1 | Créer une culture de prestation de services de qualité | Mise en œuvre d'un programme d'évaluation des pilotes | Procédures normalisées |
| No 1.2 | Continuer de favoriser la sensibilisation aux risques organisationnels | Plans d'atténuation des risques élevés en place | Poursuite de l'intégration à l'échelle de l'Administration |
| No 2.1 | Maintenir l'autonomie financière | Réserve financière de 5 % des recettes annuelles | |
| No 2.2 | Gestion des coûts | Maintenir les coûts indirects à tout au plus 8,5 % | Hausse annuelle des coûts opérationnels maintenue au taux de l'IPC |
| No 2.3 | Améliorer l'avantage concurrentiel | Examiner les frais de pilotage pour reprendre l'avantage concurrentiel | |
| No 3.1 | Procédures efficaces de répartition | Mettre en œuvre et intégrer un système ISO | Suivi des retards |
| No 3.2 | Activités efficaces des bateaux-pilotes | Mettre en œuvre et intégrer un système ISO | Système d'entretien informatisé |
| No 3.3 | Améliorer la productivité globale de l'Administration | Officialiser le programme de formation des pilotes | Formation normalisée pour le personnel |
| No 4.1 | Créer une culture de développement durable | Communiquer la politique sur le développement durable | Mettre en œuvre les pratiques et les procédures |
| No 5.1 | Source principale de renseignements sur le secteur maritime | Mettre en œuvre la phase 2 de la base de données informatisée | Utiliser la base de données et le site Web |
| No 5.2 | Améliorer l'image de l'Administration | La direction assumera des rôles de leadership | Programme de sensibilisation de la collectivité |



ÉVALUATION DES BUTS STRATÉGIQUES DE 2010

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

BUT STRATÉGIQUE NO 1.1 – ASSURER UN APPROVISIONNEMENT DURABLE EN PILOTES

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|---|---|
| 1.1(a) | Dans le cadre d'un partenariat avec la BCCP, préparer et mettre en œuvre un plan complet à long terme pour assurer un approvisionnement adéquat en candidats qualifiés, ce qui comprend l'examen de la viabilité du système en cours. | <p><u>2009</u> : La réglementation a été changée et mise en œuvre, incluant désormais le temps des marins en haute mer. Cela accroîtra le bassin de candidats qualifiés.</p> <p><u>2010</u> : Le nombre maximum de candidats pour le programme de familiarisation a été augmenté (de 20 à 40).</p> <p>La promotion du pilotage maritime comme choix de carrière a été faite à deux salons de l'emploi. Le nombre de candidats qui se sont présentés à l'examen de pilotage côtier a augmenté de 22 en 2009 à 29 en 2010, ce qui constitue une hausse de 32 %.</p> |
| 1.1(b) | En collaboration avec le comité de formation en pilotage et d'examen, étudier le programme d'apprentissage actuel, faire des recommandations et mettre en œuvre les changements convenus pour que la méthode de formation soit cohérente et efficace. | <p><u>2009</u> : La partie initiale de cet examen a été effectuée; des changements ont été apportés aux exigences concernant le temps de service en mer.</p> <p><u>2010</u> : L'analyse des examens de 2010 a révélé que le taux de réussite est demeuré identique à celui de l'année précédente.</p> |
| 1.1(c) | Dans le cadre d'un partenariat avec la BCCP et l'industrie maritime, élaborer un modèle de prévision financière qui permettra une approche plus analytique des besoins de main-d'œuvre futurs de l'Administration. | <p><u>2009</u> : Le nouveau système informatique a facilité la consignation des voyages aux terminaux et aux postes d'accostage. Cela a permis à l'Administration d'accroître son analyse du secteur des produits de base et son processus de budgétisation. Cette analyse est présentée annuellement à l'industrie et aux pilotes.</p> <p>Un modèle de prévisions a été conçu durant l'année et présenté au conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique. De toute évidence, il est difficile d'élaborer un modèle de prévision viable en raison de la complexité et de la multiplicité des variables possibles.</p> <p><u>2010</u> : L'analyse mensuelle du trafic a été intégrée à la trousse de communication de l'état financier.</p> |

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|--|---|
| 1.2(a) | <p>Dans le cadre d'un partenariat avec les pilotes et l'industrie à laquelle nous offrons nos services, élaborer un programme de prestation de services de qualité, fondé sur les pratiques exemplaires, qui nous permettra d'être un chef de file dans certains domaines.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveau de sécurité - taux d'incident. • Niveau de service - retards de prestation des services, réceptivité aux besoins de la clientèle. • Prévisibilité - toujours savoir à quoi s'attendre. • Transparence - communication ouverte et honnête dans tout ce que nous faisons. • Formation - formation continue pertinente et efficace. | <p>2009 : Niveau de sécurité – les incidents sont présentés dans le rapport annuel.</p> <p>Niveau de service – la « prestation des services » et la « répartition sans erreur » sont incluses dans les facteurs clés d'évaluation du rendement.</p> <p>Un programme d'assurance de la qualité a été élaboré et est actuellement examiné par les pilotes.</p> <p>Le système de vérification des activités de chaque pilote a été agrandi pour inclure la tenue à jour des connaissances relatives aux ports, la formation, les incidents, les plaintes, les félicitations et les évaluations médicales.</p> <p>2010 : Un cours de formation des formateurs a été élaboré.</p> <p>Le formulaire d'évaluation a été modifié et on attend l'approbation des membres de la BCCP.</p> <p>La phase initiale a été mise en œuvre – tous les pilotes jusqu'en 3e année sont en train d'être évalués.</p> |
| 1.2(b) | <p>Collaborer avec le personnel de la répartition et des bateaux-pilotes pour élaborer un programme d'assurance de la qualité fondé sur les pratiques exemplaires de l'industrie telles que l'ISO, l'ISM et tout autre outil de gestion.</p> | <p>2009 : La direction a déterminé que le programme le plus convenable est l'ISO 9001. L'élaboration de ce programme a été reportée jusqu'en 2010 en raison du programme de limitation des coûts mis en œuvre en 2009.</p> <p>2010 : La demande a fait l'objet d'un appel d'offres et les entrevues des conseillers ISO ont été réalisées.</p> <p>L'information initiale sur le processus ISO a été envoyée à tous les employés responsables des bateaux-pilotes.</p> |



BUT STRATÉGIQUE NO 1.3 – CRÉER UNE CULTURE DE SENSIBILISATION AUX RISQUES À L'ÉCHELLE DE L'ADMINISTRATION

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|---|--|
| 1.3(a) | Mettre en œuvre un programme de gestion des risques organisationnels. | <p><u>2009</u> : Effectué en 2009.</p> <p><u>2010</u> : Des réunions trimestrielles sont tenues avec les représentants des diverses sections.</p> <p>La planification de scénarios a été mise en œuvre pour les risques cotés « élevé ».</p> <p>Le site intranet à l'intention des employés est en place pour communiquer l'information sur la gestion des risques organisationnels.</p> |
| 1.3(b) | Communiquer chaque semestre les résultats des évaluations des risques au sein de la section et de l'organisme jusqu'à ce que la gestion des risques fasse partie de la culture de l'Administration. | <p><u>2009</u> : La réunion initiale avec les diverses sections a été effectuée.</p> <p><u>2010</u> : Les risques déterminés sont communiqués aux parties concernées.</p> <p>Les nouvelles récentes sur la gestion des risques organisationnels ont été intégrées aux réunions annuelles du personnel.</p> |

BUT STRATÉGIQUE NO 2.1 – CRÉER UNE CULTURE DE SENSIBILISATION AUX COÛTS DANS TOUTE L'ADMINISTRATION

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|---|--|
| 2.1(a) | Élaborer des programmes de gestion des coûts dotés de mécanismes de reddition de comptes et d'objectifs précis pour chaque section de l'Administration. | <p><u>2009</u> : Les réunions du personnel semestrielles comprennent les objectifs financiers.</p> <p>Des états financiers améliorés par section ont été distribués aux utilisateurs.</p> <p><u>2010</u> : Les commentaires des gestionnaires sont reflétés dans le processus de budgétisation.</p> <p>Buts annuels (pourcentages) établis pour l'année :</p> <p>Dépenses pour les déplacements côtiers – 2,0 % d'augmentation visée, 1,3 % de hausse réelle.</p> <p>Dépenses fixes des bateaux-pilotes – 2,0 % d'augmentation visée, 12,7 % de baisse réelle.</p> |
| 2.1(b) | Veiller à ce que l'Administration demeure concurrentielle. | <p><u>2009 et 2010</u> : La comparaison des frais de pilotage des ports de la côte Ouest indique que l'Administration demeure concurrentielle.</p> |

BUT STRATÉGIQUE NO 2.2 – ASSURER L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|--|---|
| 2.2 (a) | Maintenir une réserve financière adéquate. | <p><u>2009</u> : - Les réserves financières de l'Administration ont augmenté et atteint 2,4 millions de dollars durant l'année.</p> <p>Aucune objection officielle à la demande relative aux tarifs de l'Administration pour le 1er janvier 2010.</p> <p><u>2010</u> : Les investissements ont augmenté jusqu'à 5,2 % – l'objectif était 5,0 %.</p> <p>Aucune objection officielle à la demande relative aux tarifs de l'Administration pour le 1er janvier 2011.</p> |

BUT STRATÉGIQUE NO 3.1 – DEVENIR UNE SOURCE PRINCIPALE DE RENSEIGNEMENTS SUR LE PILOTAGE DANS NOTRE SECTEUR DE COMPÉTENCE

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|--|--|
| 3.1 (a) | <p>Établir un « guichet unique » complet sur le site Web de l'Administration qui permettra à nos clients d'accéder facilement à une gamme complète de services.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Calculs de la marée et du courant • Factures pro forma • Information sur les bassins et les passages, y compris les limites de profondeur et les exigences pour le remorquage • Commande en ligne de services de pilotage | <p>2009 : Les renseignements sur les bassins et les passages ont été affichés sur le site Web de l'Administration.</p> <p>2010 : L'outil de calcul de la marée et du courant pour les postes d'accostage côtiers et l'estimateur de facture ont été ajoutés au site Web de l'Administration.</p> |

BUT STRATÉGIQUE NO 4.1 – CRÉER UNE CULTURE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT DANS TOUTE L'ADMINISTRATION

| Stratégie | Description | Évaluations en 2009 et en 2010 |
|-----------|--|--|
| 4.1 (a) | <p>Élargir le processus de communication de rapports de l'Administration pour inclure le rendement environnemental et social au moyen du modèle du triple résultat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Équité/gens – culture d'autonomisation, de bienveillance et d'acceptation de la diversité • Environnement/planète - culture de sensibilisation à l'environnement • Économie/profit - rentabilité grâce à la formation et à la productivité | <p><u>2009</u> : L'élaboration de ce programme a été reportée jusqu'en 2010 en raison du programme de limitation des coûts mis en œuvre.</p> <p><u>2010</u> : La version préliminaire des politiques et des procédures est en place.</p> |

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils reposent sur les meilleures estimations et le jugement de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et dans le rapport annuel.

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

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

L'auditeur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité d'auditer les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport sur ces états financiers.

Le président-directeur général,



K. G. Obermeyer

Le directeur des finances,



B. D. Chadwick

Le 24 février 2011





Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

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

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui comprennent le bilan au 31 décembre 2010, et l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

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 généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Guy LeGras, CA
directeur principal

Le 24 février 2011
Vancouver, Canada

ÉTATS FINANCIERS

Bilan 31 décembre (en milliers)

| ACTIF | 2010 | 2009 |
|---|-----------|-----------|
| À court terme | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 6 805 \$ | 5 387 \$ |
| Actifs financiers dérivés (note 4) | 13 | 61 |
| Créances d'exploitation (note 4) | 4 624 | 4 000 |
| Frais payés d'avance et autres créances | 976 | 768 |
| | 12 418 | 10 216 |
| À long terme | | |
| Placements à long terme (note 5) | 3 059 | 2 418 |
| Immobilisations corporelles (note 6) | 11 282 | 10 629 |
| Actifs incorporels (note 7) | 280 | 300 |
| | 14 621 | 13 347 |
| | 27 039 \$ | 23 563 \$ |
| PASSIF | | |
| À court terme | | |
| Créditeurs et charges à payer | 5 920 \$ | 4 905 \$ |
| Dettes bancaires (note 8) | 3 632 | 4 276 |
| | 9 552 | 9 181 |
| À long terme | | |
| Indemnités de départ (note 10) | 992 | 1 126 |
| | 992 | 1 126 |
| | 10 544 | 10 307 |
| CAPITAUX PROPRES | | |
| Capital d'apport | 806 | 806 |
| Bénéfices non répartis | 15 689 | 12 450 |
| | 16 495 | 13 256 |
| | 27 039 \$ | 23 563 \$ |

Engagements (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Président : _____



Un membre : _____



ÉTATS FINANCIERS

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

| Produits | 2010 | 2009 |
|---|-----------|-----------|
| Droits de pilotage (note 11) | 59 117 \$ | 55 735 \$ |
| Intérêts et autres produits | 143 | 129 |
| | 59 260 | 55 864 |
| Autres produits | | |
| (Perte non réalisée) gain non réalisé sur swap de taux d'intérêt (note 4) | (48) | 61 |
| | 59 212 | 55 925 |
| Charges | | |
| Honoraires des pilotes à forfait | 35 560 | 33 866 |
| Frais d'exploitation des bateaux-pilotes | 6 718 | 6 342 |
| Transports et déplacements | 4 885 | 4 632 |
| Salaires et avantages sociaux du personnel | 3 056 | 2 808 |
| Salaires et avantages sociaux des pilotes | 2 010 | 1 830 |
| Formation des pilotes | 1 513 | 593 |
| Amortissement – immobilisations corporelles | 800 | 717 |
| Services professionnels et spéciaux | 380 | 244 |
| Services informatiques | 296 | 236 |
| Locations | 255 | 204 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | 149 | 164 |
| Intérêts débiteurs | 111 | 125 |
| Amortissement – actifs incorporels | 92 | 87 |
| Communications | 85 | 93 |
| Réparations et entretien | 63 | 49 |
| | 55 973 | 51 990 |
| Bénéfice net et résultat étendu | 3 239 | 3 935 |
| Bénéfices non répartis au début de l'exercice | 12 450 | 8 515 |
| Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice | 15 689 \$ | 12 450 \$ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

| Activités d'exploitation | 2010 | 2009 |
|---|-----------|-----------|
| Rentrées de fonds – clients | 58 493 \$ | 55 570 \$ |
| Sorties de fonds – salariés et fournisseurs | (54 170) | (51 774) |
| Autres produits reçus | 142 | 130 |
| Intérêts payés | (111) | (125) |
| Indemnités de départ versées | (126) | (57) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 4 228 | 3 744 |
| Activités d'investissement | | |
| Achat de placements | (3 313) | (2 933) |
| Produit de la vente de placements | 2 672 | 1 970 |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (1 453) | (159) |
| Acquisition d'actifs incorporels | (72) | (22) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | (2 166) | (1 144) |
| Activités de financement | | |
| Remboursement de la dette bancaire | (644) | (488) |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | (644) | (488) |
| Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie | 1 418 | 2 112 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice | 5 387 | 3 275 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice | 6 805 \$ | 5 387 \$ |
| Représentés par : | | |
| Trésorerie | 535 \$ | 112 \$ |
| Équivalents de trésorerie | 6 270 | 5 275 |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. Pouvoirs 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 objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit aussi que les tarifs des droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

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

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration prend des 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 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 de fonctionner de manière autonome. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

2 Modifications comptables à venir

Normes internationales d'information financière (IFRS)

En février 2008, le Conseil des normes comptables (CNC) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a confirmé que les entreprises ayant une obligation d'information du public seront tenues d'appliquer les IFRS au lieu des principes comptables généralement reconnus (PCGR) du

Canada pour les états financiers intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011, et de fournir des données comparatives pour 2010. En tant qu'entreprise publique, l'Administration devra donc adopter les IFRS à compter du 1er janvier 2011.

L'Administration a pratiquement terminé le processus de transition des PCGR canadiens aux IFRS. À cet égard, elle a établi un plan officiel, affecté des ressources internes et fait appel à des experts-conseils pour l'aider à convertir l'information financière en IFRS. Le Comité de vérification et le Conseil d'administration sont informés régulièrement de l'avancement du projet de transition grâce à diverses communications et à la tenue de réunions. La date de passage aux IFRS de l'Administration est le 1er janvier 2010, et ses données comparatives pour 2010 seront retraitées en IFRS. L'Administration continue de se tenir au fait de la publication de toute nouvelle norme par l'International Accounting Standards Board et le CNC. Selon les normes en vigueur pour la conversion réalisée par l'Administration, les changements requis aux méthodes comptables n'auront pas une incidence importante sur les résultats financiers. La présentation des états financiers de l'Administration subira toutefois certaines modifications et les informations fournies dans les notes complémentaires seront plus nombreuses, en particulier au chapitre des avantages sociaux.

3. Principales méthodes comptables

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

a) Équivalents de trésorerie

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

b) Placements

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

Conformément au chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », l'Administration a décidé de désigner tous ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont initialement comptabilisés à la juste valeur, puis réévalués à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et les pertes réalisés sur la vente de placements sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils sont réalisés. Les gains et les pertes non réalisés, qui découlent de variations de la juste valeur, sont constatés dans les intérêts et autres produits de l'exercice au cours duquel ils se produisent. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les intérêts et autres produits sont présentés après déduction des frais liés aux placements.

ÉTATS FINANCIERS

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et celui de la construction, ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils commencent à être amortis dès qu'ils entrent en service. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, en fonction de la durée de vie utile estimative des actifs, comme suit :

| | |
|------------------------------------|--|
| Bâtiments et flotteurs | 10 à 20 ans |
| Bateaux-pilotes | 25 ans |
| Moteurs de bateaux-pilotes | 7 500 à 10 000 heures de fonctionnement |
| Générateurs de bateaux-pilotes | 10 ans |
| Matériel – communications et autre | 10 ans |
| – ordinateurs | 3 ans |
| Améliorations locatives | 10 ans ou la durée restante du bail |

(d) Actifs incorporels

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

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

(e) Indemnités de départ

Les salariés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail, en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. L'obligation au titre de ces indemnités est estimée et comptabilisée au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

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

L'excédent du gain actuariel cumulé net (de la perte actuarielle cumulée nette) sur 10 % de l'obligation au titre des indemnités constituées, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. Cette durée résiduelle moyenne d'activité était de dix ans en 2010 (10 ans en 2009) relativement au régime d'indemnités de départ.

(f) Régime de retraite

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

sont rendus. À l'heure actuelle, l'Administration n'est pas tenue de combler d'insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(g) Capital d'apport

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

(h) Constatation des produits

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

(i) Instruments financiers

L'Administration a classé ses instruments financiers comme suit :

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

(j) Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction effectue des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'actif et le passif présentés à la date de clôture et sur les produits et les charges déclarés

ÉTATS FINANCIERS

au cours de l'exercice. Ces estimations touchent surtout la détermination de la durée de vie utile des immobilisations corporelles, de la juste valeur pour la comptabilisation initiale de la dette bancaire et des indemnités de départ. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière importante.

4. Instruments financiers

L'Administration investit ses fonds excédentaires dans des placements à court terme auprès d'une banque à charte canadienne et dans des placements à long terme en instruments à taux fixe qui sont garantis.

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 de taux d'intérêt. L'Administration assure une gestion continue de ces risques. Pour l'instant, elle n'est pas exposée au risque de change, car elle n'a conclu aucune opération en devises.

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 et des placements à long terme représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créances de l'Administration s'établissait à 5 385 000 \$ au 31 décembre 2010 (4 638 000 \$ en 2009). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2010, environ 0,1 % (0,1 % en 2009) des créances étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 99,9 % (99,9 % en 2009) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes sur créances. Elle n'a pas établi de provision pour créances douteuses au 31 décembre 2010 (aucune en 2009).

Le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie est faible, car ces actifs sont détenus auprès d'une banque à charte canadienne.

Le risque de crédit lié aux placements à long terme est faible, car l'Administration n'investit que dans des obligations garanties du gouvernement du Canada.

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 et de la dette bancaire représente le risque de liquidité maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des créiteurs s'établissait à 3 809 000 \$ au 31 décembre 2010 (3 026 000 \$ en 2009), et ces créiteurs sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 2 111 000 \$ au 31 décembre 2010 (1 879 000 \$ en 2009).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2010, ces passifs financiers totalisaient 3 632 000 \$ (4 276 000 \$ en 2009) et ils sont exigibles le 30 juin 2011. Les facilités de crédit sont examinées tous les ans, et l'Administration prévoit qu'elles seront renouvelées et que l'obligation sera reconduite.

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, son portefeuille de placements et sa dette bancaire. Le risque de taux d'intérêt demeure faible en raison de la gestion de la durée du portefeuille de placements à échéance déterminée et du rééquilibrage mensuel des placements selon l'indice composé canadien à court terme de Standard & Poor's. Les taux d'intérêt des placements à long terme sont fixes. Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices.

L'Administration a une dette qui porte des taux d'intérêt variable. Elle a conclu un swap de taux d'intérêt pour atténuer le risque de variation des flux de trésorerie attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette à taux variable. L'Administration est exposée au risque de juste valeur en raison des fluctuations des taux d'intérêt sur sa dette à taux variable, laquelle a été convertie en une dette à taux fixe au moyen d'un contrat de swap de taux d'intérêt.

Au 31 décembre 2010, l'Administration avait un swap de taux d'intérêt pour un capital s'établissant à 3 632 000 \$ (4 276 000 \$ en 2009). Ce swap a pour effet de modifier le risque de taux d'intérêt sur le capital en remplaçant le taux variable par un taux fixe de 1,98 %, plus une commission d'attente de 0,8 %.

La juste valeur du swap de taux d'intérêt au 31 décembre 2010 a donné lieu à la comptabilisation d'un actif financier dérivé de 13 000 \$ (61 000 \$ en 2009). Le swap de taux d'intérêt couvre la valeur notionnelle de la dette jusqu'en 2016 au taux d'intérêt fixe mentionné ci-dessus. Les justes valeurs du swap de taux d'intérêt sont fournies par l'institution financière qui détient le swap.

Au 31 décembre 2010, une variation de 100 points de base dans les taux d'intérêt, si toutes les autres variables étaient restées les mêmes, aurait entraîné une augmentation ou une diminution de 280 \$ du résultat net de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010.

ÉTATS FINANCIERS

Justes valeurs

Le tableau suivant illustre la hiérarchie des évaluations à la juste valeur des instruments financiers de l'Administration au 31 décembre.

| | 2010 | | | | 2009 | | | |
|---|--|---------------------------------------|------------------------------------|---------------------|--|---------------------------------------|------------------------------------|---------------------|
| | Prix cotés sur des marchés actifs (Niveau 1) | Autres données observables (Niveau 2) | Données non observables (Niveau 3) | Total (en milliers) | Prix cotés sur des marchés actifs (Niveau 1) | Autres données observables (Niveau 2) | Données non observables (Niveau 3) | Total (en milliers) |
| Actifs financiers | | | | | | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 6 805 \$ | - \$ | - | 6 805 \$ | 5 387 \$ | - \$ | - | 5 387 \$ |
| Actifs financiers dérivés | - | 13 | - | 13 | - | 61 | - | 61 |
| Placements à long terme | 3 059 | - | - | 3 059 | 2 418 \$ | - | - | 2 418 \$ |
| | 9 864 \$ | 13 \$ | - | 9 877 \$ | 7 805 \$ | 61 | - | 7 866 \$ |

5. Placements à long terme et produits de placements

Le Conseil d'administration de l'Administration a établi une politique de gestion des placements.

(a) Placements de portefeuille

| | 2010 | | 2009 | |
|---|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | Juste valeur | Juste nominale | Juste valeur | Juste nominale |
| | (en milliers) | | (en milliers) | |
| Obligations du gouvernement du Canada | 1 238 \$ | 1 252 \$ | 872 \$ | 870 \$ |
| Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation | 1 821 | 1 824 | 1 546 | 1 543 |
| | 3 059 \$ | 3 076 \$ | 2 418 \$ | 2 413 \$ |

(b) Produits de placements

| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Intérêts | 151 \$ | 95 \$ |
| Gains et pertes (Pertes réalisées) gains réalisés au cours de l'exercice | (12) | 27 |
| Pertes non réalisées au cours de l'exercice | (47) | (81) |
| | (59) | (54) |
| Frais de gestion des placements | (12) | (8) |
| | 80 \$ | 33 \$ |

ÉTATS FINANCIERS

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel des placements a été de 2,42 % pour l'exercice (1,16 % en 2009).

6. Immobilisations corporelles

| | 2010 | | | 2009 | | |
|------------------------------------|---------------|----------------------|--------------|---------------|----------------------|--------------|
| | Coût | Amortissement cumulé | Valeur nette | Coût | Amortissement cumulé | Valeur nette |
| | (en milliers) | | | (en milliers) | | |
| Bâtiments et flotteurs | 320 \$ | 256 \$ | 64 \$ | 275 \$ | 241 \$ | 34 \$ |
| Bateaux-pilotes | 11 037 | 1 736 | 9 301 | 11 490 | 2 104 | 9 386 |
| Moteurs | 1 413 | 726 | 687 | 1 237 | 597 | 640 |
| Générateurs | 232 | 66 | 166 | 232 | 45 | 187 |
| Moteurs de rechange ¹ | - | - | - | 176 | - | 176 |
| Matériel - communications et autre | 332 | 282 | 50 | 329 | 273 | 56 |
| - ordinateurs | 1 408 | 394 | 1 014 | 398 | 248 | 150 |
| Améliorations locatives | 97 | 97 | - | 97 | 97 | - |
| | 14 839 \$ | 3 557 \$ | 11 282 \$ | 14 234 \$ | 3 605 \$ | 10 629 \$ |

¹Moteurs de rechange pour la remise à neuf des bateaux-pilotes.

7. Actifs incorporels

| | 2010 | | | 2009 | | |
|-----------|---------------|----------------------|--------------|---------------|----------------------|--------------|
| | Coût | Amortissement cumulé | Valeur nette | Coût | Amortissement cumulé | Valeur nette |
| | (en milliers) | | | (en milliers) | | |
| Logiciels | 507 \$ | 227 \$ | 280 \$ | 435 \$ | 135 \$ | 300 \$ |
| | 507 \$ | 227 \$ | 280 \$ | 435 \$ | 135 \$ | 300 \$ |

8. Dette bancaire

Facilité de crédit non renouvelable d'un montant maximal de 4,8 millions de dollars. Le taux d'intérêt correspond au taux des acceptations bancaires plus 0,8 %. Le prêt est remboursable mensuellement sur une période de sept ans. La facilité de crédit est revue le 30 juin de chaque année, et la banque ou l'Administration peut décider de la renouveler ou de l'annuler. Le prêt est donc classé dans le passif à court terme. En 2009, l'Administration a conclu un swap de taux d'intérêt de sept ans avec une banque à charte canadienne pour convertir le taux d'intérêt des acceptations bancaires d'un taux d'intérêt variable établi selon le taux des acceptations bancaires à un taux fixe de 1,98 % par année. En plus du taux d'intérêt de 1,98 %, l'Administration paie une commission d'attente de 0,8 % jusqu'au 30 juin 2011. La commission d'attente est ajustée annuellement.

Total de la dette bancaire

L'Administration a une autre facilité de crédit d'exploitation d'un montant maximal de deux millions de dollars. Cette facilité de crédit porte un taux d'intérêt qui correspond au taux préférentiel de la banque. Elle n'avait pas été utilisée à la fin de l'exercice (ni en 2009). Elle est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

| 2010 | 2009 |
|---------------|---------------|
| (en milliers) | (en milliers) |
| 3 632 \$ | 4 276 \$ |
| 3 632 \$ | 4 276 \$ |

ÉTATS FINANCIERS

9. Régime de retraite

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées selon l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 1,94 \$ (1,91 \$ en 2009) pour chaque dollar cotisé par le salarié. Si le salaire annuel du salarié est supérieur à 139 500 \$ (136 700 \$ en 2009), la portion du salaire supérieure à ce montant est assujettie à une cotisation de 8,90 \$ (7,50 \$

en 2009) pour chaque dollar versé par le salarié. Voici les montants des cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
|----------------|-----------------------|-----------------------|
| Administration | 761 \$ | 653 \$ |
| Salariés | 345 | 317 |

10. Indemnités de départ

Tous les salariés ont droit à des indemnités de départ aux termes des diverses conventions collectives ou des contrats de travail. L'Administration assume tous les coûts liés aux indemnités. Ce régime n'est pas capitalisé, et les salariés n'ont pas à y verser de cotisations.

La valeur du passif au titre des indemnités de départ est déterminée de façon actuarielle. L'évaluation est effectuée tous les trois ans, et l'estimation pour le 31 décembre 2010 a été établie à partir de la valeur déterminée au 29 décembre 2009.

Pour les besoins de la comptabilité, l'Administration établit ses obligations au titre des indemnités de départ constituées au 31 décembre de chaque année.

L'information sur ce régime, établie à la date de clôture, se présente comme suit :

| <u>Obligation au titre des indemnités constituées, actifs du régime et situation de capitalisation</u> | | |
|--|-----------------------|-----------------------|
| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
| Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice | 736 \$ | 1 313 \$ |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 41 | 37 |
| Intérêts débiteurs | 46 | 50 |
| Indemnités versées au cours de l'exercice | (126) | (57) |
| Perte actuarielle (gain actuariel) | 130 | (607) |
| Obligation au titre des indemnités constituées à la clôture de l'exercice | 827 \$ | 736 \$ |
| <u>Obligation au titre des indemnités constituées et juste valeur des actifs du régime</u> | | |
| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
| Obligation au titre des indemnités constituées | 827 \$ | 736 \$ |
| Juste valeur des actifs du régime | - | - |
| Situation de capitalisation – déficit à la clôture de l'exercice | (827) \$ | (736) \$ |

| <u>Variation de la juste valeur des actifs du régime</u> | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
| Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice | - \$ | - \$ |
| Cotisations de l'Administration | 126 | 57 |
| Indemnités versées | (126) | (57) |
| Juste valeur des actifs du régime à la clôture de l'exercice | - \$ | - \$ |

Rapprochement de la situation de capitalisation et du passif au titre des indemnités constituées

| | 2010 | 2009 |
|---|-------------------|-------------------|
| | (en milliers) | (en milliers) |
| Situation de capitalisation à la clôture de l'exercice | (827) \$ | (736) \$ |
| Gain actuariel net non amorti | (372) | (550) |
| Passif au titre des indemnités constituées | (1 199) \$ | (1 286) \$ |
| Tranche échéant à moins d'un an (incluse dans les créditeurs et charges à payer) | 207 \$ | 160 \$ |
| Tranche à long terme | 992 | 1 126 |
| | 1 199 \$ | 1 286 \$ |

Coût net comptabilisé au titre des indemnités au cours de l'exercice

| | 2010 | 2009 |
|---|---------------|-----------------|
| | (en milliers) | (en milliers) |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 41 \$ | 37 \$ |
| Intérêts débiteurs | 46 | 50 |
| Perte actuarielle (gain actuariel) | 130 | (607) |
| Coûts engagés au cours de l'exercice | 217 \$ | (520) \$ |
| Écart entre les coûts engagés au cours de l'exercice et les coûts comptabilisés au cours de l'exercice au titre de ce qui suit : | | |
| (Perte actuarielle) gain actuariel | (178) | 550 |
| Coût comptabilisé au titre des indemnités | 39 \$ | 30 \$ |

Total des paiements effectués

Le total des paiements effectués au titre des indemnités de départ est constitué des cotisations versées au régime par l'Administration dans le cadre normal de ses activités. Les indemnités de départ correspondent aux cotisations versées, qui se sont chiffrées à 126 000 \$ en 2010 (57 000 \$ en 2009).

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

Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge

| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Taux d'actualisation | 6,1 % | 7,4 % |
| Augmentations salariales | 2,0 % | 3,5 % |

Hypothèses moyennes pondérées aux fins de la présentation de l'information

| | <u>2010</u> | <u>2009</u> |
|--|-------------|-------------|
| Taux d'actualisation | 5,1 % | 6,1 % |
| Augmentations salariales | 2,0 % | 2,0 % |
| Durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs | 10 ans | 10 ans |

ÉTATS FINANCIERS

11. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration applique des frais d'utilisation de 205 \$ (180 \$ en 2009) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais sont imposés dans le but de financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes et l'acquisition d'unités de pilotage portables.

| | 2010 (en milliers) | 2009 (en milliers) |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Droits de pilotage | 57 516 \$ | 54 392 \$ |
| Frais imposés pour le remplacement des bateaux-pilotes et and portable pilotage unit fees | 1 601 | 1 343 |
| Total pilotage charges | 59 117 \$ | 55 735 \$ |

12. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué des capitaux propres de celle-ci, qui regroupent le capital d'apport et les bénéfices non répartis. Les capitaux propres correspondent à l'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 imposent 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

terminés le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2009, 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 de fonctionner de manière autonome, 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.

13. Opérations entre apparentés

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. Les montants de ces opérations ne sont pas très importants et n'ont aucune répercussion notable sur les états financiers.

14. Engagements

L'Administration a conclu un marché avec un fournisseur de maintenance de logiciels au coût de 45 000 \$ par année pour 2011 et 2012.

L'Administration a une obligation qui découle d'un contrat de location-

exploitation à long terme de bureaux, qui représente 166 000 \$ par année jusqu'au 31 décembre 2012. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 62 000 \$ pour 2011 (64 000 \$ en 2010).

