



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

RAPPORT ANNUEL DE 2011

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
Grieg 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



Alan Wheatley
Gestionnaire de
technologies de
l'information



Diane Street
Secrétaire général



Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la
comptabilité



Bruce Northway
Gestionnaire,
opérations et
relations de travail



Isabelle Forget
Adjointe de
direction

TABLE DES MATIÈRES

Mandat	1	Évaluations clés du rendement	15
Objectifs généraux, énoncé de mission et valeurs de l'Administration	2	Réalisations en 2011	16
Lettre du Président du conseil et du Premier dirigeant	3	Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2011	16
Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	5	Consultations régulières avec les intervenants	17
Gouvernance de l'Administration	5	L'avenir - 2012 et au-delà	17
Structure organisationnelle de l'Administration	5	Situation économique	17
Divulgateion et analyse de la direction	5	Situation financière – Ajustement des tarifs pour 2012.	18
Survol des activités – 2011	5	Mesures de limitation des coûts.	18
Trafic	6	Stratégie	18
Commentaires financiers	7	Buts stratégiques pour 2012	18
Résumé des antécédents financiers	9	Évaluation des buts stratégiques de 2011.	19
Rapports d'incidents	10	États financiers vérifiés	23
Gestion des risques organisationnels	11		

*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 fournissons nos services, en facilitant la prise de décisions menant à des améliorations de la sécurité de la navigation et à l'efficacité des activités maritimes.

ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique est déterminée à fournir des services de pilotage sûrs et efficaces 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 fournissons à nos clients et à nos partenaires.

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

Adaptabilité et innovation – Nous prisons 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 Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 13 février 2012

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons notre rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2011.

Les volumes de trafic en 2011 étaient dans l'ensemble de six pour cent supérieurs à ceux de 2010, et le nombre total d'affectations a augmenté et est passé de 12 443 à 13 244. Cette hausse a entraîné l'amélioration de nos résultats financiers, ce qui a permis à l'Administration de rembourser un prêt de 3,6 millions de dollars plus tôt que prévu et d'ajouter 2,2 millions de dollars supplémentaires à nos réserves financières. La solidité de cette situation financière nous protège contre une baisse potentielle du trafic et procure également à l'industrie un sursis en ce qui a trait aux hausses futures des tarifs.

L'année a été exceptionnellement occupée sur plusieurs plans. Deux conventions collectives de six et sept ans ont été conclues et portent sur les bateaux-pilotes, la répartition et les employés de bureau. De plus, une entente de services a été conclue jusqu'au 31 décembre 2016 avec la British Columbia Coast Pilots (BCCP). Il n'y a eu aucune interruption des services, ce qui reflète l'approche responsable adoptée par toutes les parties concernées.

Conformément à l'intention de l'Administration de contribuer aux initiatives de la Porte d'entrée du Pacifique, du temps et des fonds exceptionnels ont été alloués afin d'aider l'industrie à réaliser les buts d'expansion en accroissant les tirants d'eau des navires qui transitent par Second Narrows et en élaborant et en fournissant des renseignements concrets concernant la sécurité des navires, tout particulièrement en ce qui a trait au projet d'oléoduc Northern Gateway d'Enbridge.

Le programme de gestion des risques organisationnels de l'Administration a été intégré à tous les aspects de l'organisme. En 2011, le programme a été élargi et amélioré davantage, tel qu'indiqué dans le rapport annuel.

Les indicateurs de rendement clés de l'Administration reflètent un haut degré de sensibilité aux besoins de nos clients. Pendant l'année, 99,99 pour cent des répartitions ont été effectuées sans erreur et 99,97 pour cent des affectations ont été effectuées sans retard. En ce qui concerne la sécurité, seuls cinq incidents mineurs ont été signalés en 2011, ce qui donne un taux d'activités sans incident de 99,96 pour cent.

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. Nous continuons de maintenir la philosophie de la « pleine participation » grâce à des rapports réguliers entre le secteur maritime auquel nous fournissons nos services et les pilotes qui effectuent le travail.

Le plan d'entreprise et le budget de 2012 de l'Administration reflètent une approche prudente dans un climat où l'incertitude économique persiste. Grâce à la force et à la variété de notre trafic, et à notre solide situation financière, nous continuerons à fournir des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces à tous les intervenants.

Nous demeurons 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 maintenir l'excellente relation que nous avons établie avec le gouvernement, l'industrie et les pilotes.

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

Respectueusement soumis.



David K. Gardiner
Président du conseil



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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

approximativement à deux milles marins de chaque principale pointe de terre. Ce territoire, l'un des plus grands au monde, inclut 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 conseil d'administration peut accéder à l'ensemble des livres de comptabilité, des dossiers, des installations et du personnel de l'Administration.

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, données communiquées, rapports et états financiers de l'Administration, de même que ses relations avec les vérificateurs.

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 le développement de compétences 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, la gouvernance, les candidatures et les ressources humaines.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

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

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

responsables des bateaux-pilotes.

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

Divulgateion et analyse de la direction

SURVOL DES ACTIVITÉS - 2011

Les niveaux de trafic de 2011 ont continué de faire fructifier les niveaux solides enregistrés en 2010. C'est tout à l'honneur de nos employés et des pilotes contractuels que nous puissions faire face aux niveaux de trafic accrus avec la main-d'œuvre existante et une très faible hausse des coûts. Notre modèle de services nous permet de bien gérer les fluctuations de trafic et d'assurer la prestation ininterrompue des services de pilotage essentielle au succès de la Porte de l'Asie-Pacifique.

Nous avons observé durant l'année tant des hausses que des baisses des tonnages de produits de base dans l'ensemble de notre territoire. Les fluctuations des tonnages ne reflètent pas toujours directement nos niveaux d'affectations en raison de la variabilité de la taille des navires et du volume des cargaisons.

La clientèle de l'Administration demeure bien diversifiée, mais est nettement associée aux matières premières. En ce qui concerne les exportations, nous avons observé une hausse des affectations pour les secteurs du charbon, des céréales, des produits forestiers, de la potasse et du soufre. Les affectations ont légèrement diminué dans le secteur pétrolier. En ce qui concerne nos secteurs d'importation, les affectations liées aux conteneurs ont légèrement augmenté, et les affectations associées aux automobiles sont demeurées comparables à celles enregistrées l'an dernier.

Le secteur des croisières est très comparable à l'an dernier. Il s'agit d'une bonne nouvelle après la baisse des affectations en 2010 due au repositionnement des croisiéristes.

Notre modèle financier dépend des quelque 11 500 affectations annuelles qui nous permettent de recouvrer nos coûts. Une fois ce seuil atteint, le revenu net de l'Administration s'accroît. L'avantage financier de l'accroissement des niveaux d'affectations en 2011 est reflété dans notre bilan. Nous avons accru de 2,2 millions de dollars nos réserves financières et remboursé un prêt bancaire à long terme de 3,6 millions de dollars. Bref, l'Administration a terminé l'année sans dette et avec des réserves financières de 5,2 millions de dollars sous la forme d'obligations du gouvernement du Canada à faible risque. Puisque nous procédons par autofinancement et que nous ne sommes pas autorisés à demander des crédits au Parlement, nous devons absolument avoir des stratégies pour assurer un financement adéquat, contrôler les dettes et financer le remplacement des immobilisations.

L'Administration et Port Metro Vancouver (PMV) ont financé ensemble une étude de la profondeur d'eau sous quille des navires au cours de l'année. Plus un navire avance rapidement dans l'eau, plus son tirant d'eau s'accroît, ce qui diminue la profondeur d'eau sous quille. En général, une marge de 10 pour cent à 15 pour cent du tirant d'eau est permise

SURVOL DES ACTIVITÉS - 2011

comme enfoncement. L'étude fournira des renseignements plus détaillés pour justifier avec exactitude la marge requise par type de navire. Le résultat favorisera une navigation plus sûre et des capacités de chargement accrues.

La formation et le perfectionnement des pilotes demeurent un centre d'intérêt majeur pour l'Administration, qui a dépensé 547 000 \$ à cet égard au cours de l'année. Cinq apprentis pilotes côtiers ont débuté le 1er décembre et devraient obtenir leur brevet en 2012. De plus, un pilote pour le fleuve Fraser a reçu son brevet cette année pour remplacer un employé pilote qui partait à la retraite.

Le programme de gestion des risques organisationnels de l'Administration a été amélioré cette année et une section distincte du présent rapport donne des détails à ce sujet. Au cours de l'année, le comité de gestion des risques organisationnels a mené un exercice de planification de scénario avec plus de trente participants provenant de huit différents organismes. Il est important de signaler que parmi ces participants, il y avait la Garde côtière des États-Unis, le ministère de l'Écologie de l'État de Washington et les Puget Sound Pilots puisque le scénario portait sur nos voies navigables communes. Ce niveau de

participation intergouvernementale et transfrontalière n'avait jamais été envisagé auparavant.

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 fournit des services de pilotage maritime sûrs, fiables et efficaces dans les eaux qui baignent la Colombie-Britannique. De plus, l'Administration et la BCCP participent à des salons de l'emploi annuels dans le but de promouvoir le pilotage maritime comme point culminant d'une carrière en mer.

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 ces deux parties ont contribué grandement ces dernières années à l'atteinte de nos buts communs, ce qui se traduit par la réussite de nos activités.

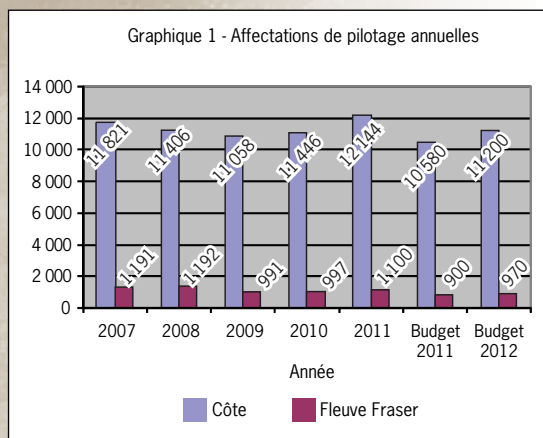
Bref, la tendance positive de l'année précédente s'est maintenue en 2011. Les niveaux de trafic qui se sont maintenus ont fait croître les revenus, ce qui a permis à l'Administration d'éliminer sa dette et d'accroître ses réserves financières.

TRAFIC

Nous avons remarqué des niveaux accrus d'affectations tant dans le secteur côtier que sur le fleuve Fraser. Les déplacements côtiers se sont accrus de 698 affectations (6 pour cent) et le fleuve Fraser a connu une augmentation de 103 affectations (10 pour cent) par rapport à l'année précédente.

Le tableau suivant présente la diversification mentionnée précédemment qui existe au sein de la clientèle de l'Administration, c'est-à-dire entre les secteurs des produits de base ainsi que les cargaisons importées et exportées.

Produit de base	Données réelles 2010		Données réelles 2011		Budget 2011		Budget 2012	
		%		%		%		%
Automobiles	972	8%	954	8%	960	9%	880	8%
Conteneurs	1 650	14%	1 838	15%	1 608	15%	1 650	14%
Croisières	863	7%	878	7%	878	8%	880	8%
Charbon	897	8%	926	7%	970	9%	920	8%
Céréales	1 530	13%	1 657	13%	1 142	11%	1 400	12%
Pétrole	549	5%	426	3%	568	5%	500	4%
Produits forestiers	1 441	12%	1 644	13%	1 448	14%	1 700	15%
Potasse et soufre	467	4%	547	4%	472	4%	520	5%
Postes de mouillage - Vancouver	1 465	13%	1 440	12%	1 130	11%	1 200	10%
Autres	1 854	16%	2 212	18%	1 504	14%	1 820	16%
Total des voyages	11 688	100%	12 522	100%	10 680	100%	11 470	100%



Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures nécessitent les services d'un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures consécutives au maximum et il doit ensuite avoir une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne, l'Administration doit affecter deux pilotes à environ 750 reprises. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

Le graphique 1 présente les voyages annuels susmentionnés et comprend les 722 voyages où deux pilotes ont été affectés en 2011.

En 2011, l'Administration a conclu un contrat avec British Columbia Coast Pilots Ltd. pour obtenir les services de 98 pilotes indépendants qui ont effectué 12 144 affectations côtières.

Les affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par sept employés pilotes, qui y ont réalisé 1 100 affectations.

TRAFIC

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

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

La zone de service de Port Metro Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic. Elle représente 65 pour cent (68 pour cent en 2010) de toutes les affectations côtières réalisées par l'Administration.

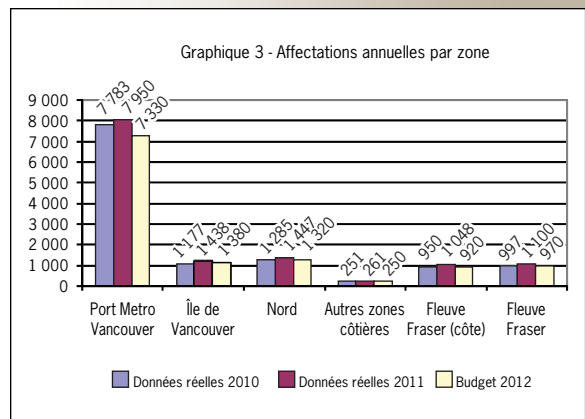
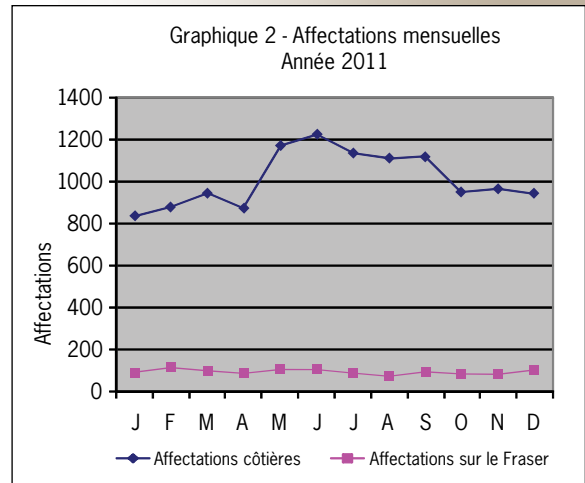
Les produits d'exportation expédiés par PMV comprennent les céréales, les produits forestiers, le charbon, le soufre, la potasse ainsi que les produits chimiques et pétroliers.

Le nombre de voyages des navires est demeuré comparable à l'année précédente et l'Administration prévoit une légère baisse dans son budget en raison de la diminution prévue du nombre d'affectations dans le secteur céréalier en 2012.

La zone de service de l'île de Vancouver a représenté 12 pour cent (10 pour cent en 2010) des affectations côtières de pilotage de l'Administration. En 2011, cette zone a profité des conditions favorables du marché dans le secteur des produits forestiers, lesquelles devraient persister en 2012. 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. L'Administration fournit des services au terminal charbonnier de l'île Ridley, qui a accru de 16 pour cent son tonnage par rapport à l'année précédente. Les affectations de l'Administration y ont toutefois diminué puisque des navires plus gros transportent des cargaisons de plus grande taille. Par contre, le terminal céréalier de l'île Ridley et le port à conteneurs de Fairview ont connu une augmentation respective de 17 pour cent et 20 pour cent de leurs tonnages, ce qui a eu un effet positif pour l'Administration en raison de la hausse du nombre d'affectations. Tous ces terminaux sont situés au port de Prince Rupert.

Le trafic sur le fleuve Fraser en 2011 a augmenté et atteint 1 100 affectations (997 en 2010), ce qui représente une hausse de 10 pour cent. Deux terminaux pour automobiles et un quai principal d'expédition de cargaisons en vrac sont installés sur le fleuve. Les terminaux pour automobiles ont connu une légère baisse, tandis que le terminal de cargaisons en vrac a enregistré une hausse. La navigation

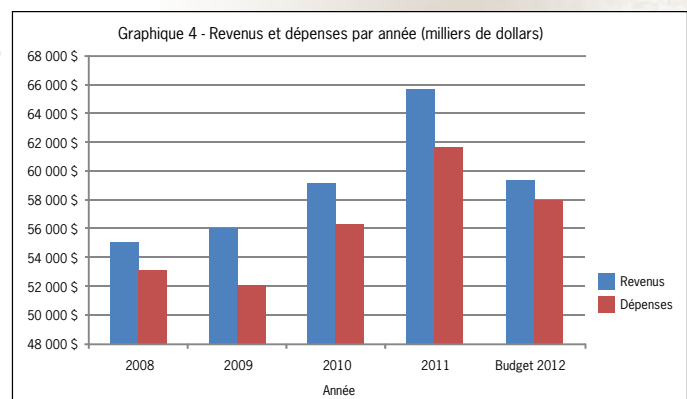


sur le Fraser requiert les services d'un pilote côtier jusqu'à la station d'embarquement de Sandheads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci.

COMMENTAIRES FINANCIERS

En 2011, l'Administration a enregistré un revenu net de 4,0 millions de dollars. Les revenus annuels de 2011 comprennent 1,5 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 20 \$, respectivement, exigés par embarquement pour financer les projets d'immobilisations. Les droits pour les UPP ont été annulés par une motion du conseil d'administration en 2011, réduisant ainsi les coûts imputés à l'industrie. Le programme de remplacement des bateaux-pilotes sera pleinement financé à la fin du troisième trimestre de 2012, et il sera alors annulé.

Si les revenus générés par ces deux droits sont retirés du revenu net susmentionné de 2011, celui-ci diminue jusqu'à 2,5 millions de dollars.



COMMENTAIRES FINANCIERS

Le 1er janvier 2011, l'Administration a haussé de 2,9 pour cent ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse tarifaire visait à contrebalancer les augmentations de coûts résultant des ententes de services et des conventions collectives.

Les résultats financiers positifs de 2011 occasionnés principalement par les niveaux de trafic ont dépassé les attentes. Le budget de 2011, préparé en septembre 2010, prévoyait initialement un déficit net de 727 000 \$. L'écart favorable de 3,2 millions de dollars entre le budget et les résultats réels représente 5 pour cent des revenus annuels et peut être attribué à certains facteurs clés :

1. Le budget côtier de 2011 a été diminué de 850 affectations (7 pour cent) par rapport aux données réelles de 2010 en raison de nos préoccupations relatives aux cultures céréalières. Au lieu de diminuer, le trafic réel en 2011 s'est accru de 700 affectations (6 pour cent) par rapport aux données réelles de 2010.
2. Pour le fleuve Fraser, un nombre « prudent » de 900 affectations a été prévu dans le budget en raison de limitations relatives au tirant d'eau des navires. En 2011, il y a eu un total de 1 100 affectations, ce qui dépasse de 22 pour cent le budget.
3. Les revenus de pilotage côtier dépendent du trafic et ont dépassé de 7,6 millions de dollars (20 pour cent) le montant prévu dans le budget, ce qui correspond aux volumes d'affectations réels. Étant donné que la BCCP est rémunérée selon le nombre d'affectations, l'Administration a obtenu un gain supplémentaire de revenus et, avec les paiements réduits à la BCCP, la marge de profit de ce secteur a dépassé de 1 800 000 \$ le budget.
4. Les revenus de pilotage sur le fleuve Fraser ont suivi la tendance à la hausse du trafic et dépassé de 470 000 \$ le budget. Les sept employés pilotes reçoivent un salaire annuel et, une fois la marge de volume élevé prise en considération, la marge de profit totale de ce secteur a dépassé de 360 000 \$ le budget.
5. Les revenus de déplacement correspondaient à la hausse des voyages, et les marges nettes étaient donc très près de ce qui était prévu dans le budget. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 120 000 \$ celles prévues dans le budget.
6. 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 930 000 \$ le montant prévu dans le budget. Ces revenus ont été absorbés par les coûts salariaux accrus nécessaires pour fournir des services pour tout le trafic (200 000 \$), une hausse de 3 pour cent de la convention collective due à une clause d'IPC (le budget était de 1,5 pour cent) qui a eu un impact de 65 000 \$ et une prime à la signature de 90 000 \$ pour la convention de sept ans. Des réparations de moteurs imprévues qui dépassaient de 240 000 \$ le budget ont plombé les revenus positifs. En tout, les marges de profit de ce secteur dépassaient de 335 000 \$ celles prévues dans le budget.
7. Les coûts pour les apprentis pilotes ont eu pour l'année un effet favorable de 530 000 \$ sur le budget puisque nous avons accordé un brevet à deux apprentis au lieu des huit apprentis prévus dans le budget.
8. La formation des pilotes expérimentés, pour l'année, a eu un effet favorable de 380 000 \$ sur le budget puisque les pilotes n'ont pas atteint les niveaux de formation prévus. Il s'agit de la situation inverse à celle observée en 2010, quand nous avons dépassé de 480 000 \$ le budget.
9. Les frais d'intérêts, pour l'année, ont eu un léger effet défavorable de 50 000 \$ puisque nous avons absorbé des frais lorsque nous avons remboursé entièrement un prêt avant l'échéance prévue.
10. Les facteurs qui ont influé sur la rémunération pour les bateaux-pilotes ont également eu un effet sur les salaires et les avantages sociaux. Un règlement de contrat de 3 pour cent en raison d'une clause d'IPC (le budget était de 1,5 pour cent) et une prime à la signature pour la convention de six ans ont entraîné des coûts supplémentaires de 150 000 \$.

Le graphique 5 compare en détail les principales catégories de revenus et de dépenses avec le budget de 2012.

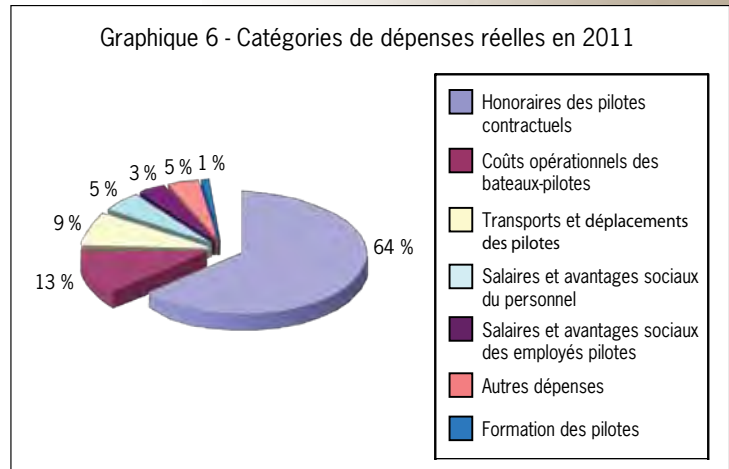
Depuis sa création en 1972, l'Administration a été financièrement autonome et elle a géré ses finances pour que cette situation persiste.

	Données réelles	Budget	Écart par rapport au budget	Budget
Catégories de revenus (milliers de dollars) :	2011	2011		2012
Pilotage côtier	46 212 \$	38 597 \$	7 615 \$	41 840 \$
Pilotage fluvial	2 425 \$	1 952 \$	473 \$	2 120 \$
Déplacements	6 683 \$	5 794 \$	889 \$	6 200 \$
Bateaux-pilotes	8 694 \$	7 176 \$	1 518 \$	7 970 \$
Droits pour le remplacement des bateaux-pilotes	1 486 \$	1 300 \$	186 \$	950 \$
Droits pour les unités de pilotage portables	49 \$	148 \$	(99 \$)	0 \$
Autres revenus	248 \$	100 \$	148 \$	120 \$
Total des revenus	65 797 \$	55 067 \$	10 730 \$	59 200 \$
Catégories de dépenses (milliers de dollars) :				
Honoraires des pilotes contractuels	39 759 \$	33 940 \$	(5 819 \$)	36 670 \$
Coûts des bateaux-pilotes	7 839 \$	6 619 \$	(1 220 \$)	7 280 \$
Transports et déplacements	5 399 \$	4 631 \$	(768 \$)	5 010 \$
Salaires et avantages sociaux du personnel	3 268 \$	3 100 \$	(168 \$)	3 260 \$
Salaires et avantages sociaux des employés pilotes	2 149 \$	2 040 \$	(109 \$)	2 100 \$
Autres dépenses	2 787 \$	2 556 \$	(231 \$)	2 980 \$
Formation des pilotes	547 \$	1 460 \$	913 \$	920 \$
Total des dépenses	61 748 \$	54 346 \$	(7 402 \$)	58 220 \$
Revenu (déficit net)	4 049 \$	721 \$	3 328 \$	980 \$
Revenu (déficit) net, sans les droits pour les bateaux-pilotes et les UPP	2 514 \$	(727 \$)	3 241 \$	30 \$

COMMENTAIRE SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2011, sous la forme de pourcentages des dépenses totales.

Comme pendant les années précédentes, environ 80 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>						
(milliers de dollars)						
	Données réelles 2007	Données réelles 2008	Données réelles 2009	Données réelles 2010	Données réelles 2011	Budget 2012
Résultats financiers						
Revenus	52 738 \$	55 076 \$	55 925 \$	59 260 \$	65 797 \$	59 200 \$
Dépenses	51 227 \$	53 146 \$	51 990 \$	56 213 \$	61 748 \$	58 220 \$
Revenu (déficit) net	1 511 \$	1 930 \$	3 935 \$	3 047 \$	4 049 \$	980 \$
Situation financière						
Actifs à court terme	7 006 \$	7 572 \$	10 216 \$	12 418 \$	12 428 \$	13 064 \$
Passif à court terme	8 282 \$	10 065 \$	9 181 \$	9 552 \$	6 740 \$	7 288 \$
Fonds de roulement	(1 276 \$)	(2 493 \$)	1 035 \$	2 866 \$	5 688 \$	5 776 \$
Immobilisations nettes	8 844 \$	11 187 \$	10 629 \$	11 282 \$	10 477 \$	10 380 \$
<u>Indicateurs opérationnels (données réelles)</u>						
Nombre moyen de pilotes						
Côte	96	98	99	98	98	98
Fleuve Fraser	8	8	7	7	7	7
Nombre d'affectations						
Côte	11 821	11 406	11 055	11 446	12 144	11 200
Fleuve Fraser	1 191	1 192	991	997	1 100	970
<u>Revenus moyens de pilotage par affectation (\$ - Données réelles)</u>						
Côte	3 171 \$	3 358 \$	3 531 \$	3 635 \$	3 805 \$	3 736 \$
Fleuve Fraser	1 934 \$	2 041 \$	2 113 \$	2 136 \$	2 205 \$	2 186 \$

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

Année	Affectations sans incident	Nombre total d'incidents	Nombre d'incidents par catégorie		
			Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
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
2011	99,962 %	5	0	0	5



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 champs d'activités propres à l'Administration 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. Des mises à jour en matière de GRO ainsi que des mini-scénarios figurent régulièrement à l'ordre du jour des réunions du personnel.

Le comité de gestion des risques organisationnels est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de représentants de chacun des domaines susmentionnés. Le comité, qui se réunit chaque trimestre, examine régulièrement le registre des risques et le plan d'action. À ces réunions, les membres réévaluent le registre des risques dans le but de déterminer les nouveaux risques et de veiller à ce que des mesures d'atténuation appropriées soient en place.

En 2011, le programme a été restructuré et le registre des risques a été élargi puisque l'Administration avait auparavant groupé certains risques ensemble. La nouvelle approche est considérée comme une façon plus détaillée et logique de catégoriser nos risques et ne constitue pas une expansion des risques.

Les exercices de scénarios de risque sont planifiés chaque année et les parties concernées sont invitées à participer et à faire un compte rendu une fois l'exercice terminé.

Le comité de gestion des risques organisationnels a élaboré un programme d'exercices de scénarios axés sur les secteurs qui présentent les risques les plus élevés. Il y a deux types de séances de planification de scénarios :

- Exercice sur table – une revue théorique qui se veut une discussion de haut niveau sur la façon dont serait géré un événement donné.
- Mise en situation complète – une simulation hypothétique par jeu de rôle qui vise à tester les réactions de tous les participants à un événement en simulant le plus possible les conditions réelles de l'événement.

Il y a eu deux exercices en 2011 : un en avril (exercice sur table) et l'autre en septembre (mise en situation complète) auquel ont pris part trente participants dans un contexte de voie navigable transfrontalière.

L'Administration demeure déterminée à ce qu'il y ait, pour tous les risques, des mesures d'atténuation appropriées qui sont examinées régulièrement. Les descriptions et mesures d'atténuation détaillées sont tenues à jour par les personnes chargées de chaque risque, et font partie d'un document exhaustif portant sur les risques. Elles ne sont pas incluses dans le présent résumé en raison de leur longueur.

Catégories de risques

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

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

Méthode de cotation des risques

Le tableau 1 (ci-dessous) présente les quatre catégories de risques et l'approche de gestion appropriée pour chaque catégorie. La catégorie de cotation attribuée à chaque risque est établie selon la cote de probabilité et la cote de répercussion qui sont indiquées dans le tableau 2.

Tableau des risques 1

Niveau de risque	Approche de gestion recommandée	Besoin d'un plan d'atténuation
FAIBLE	Aucune surveillance supplémentaire requise. Les risques seront examinés annuellement pour déterminer s'il y a eu des changements.	Les mesures actuelles d'atténuation sont considérées comme suffisantes.
MOYEN	Besoin de surveillance supplémentaire de la part des cadres hiérarchiques. Les comités de gestion des risques organisationnels doivent être tenus au courant par l'entremise des processus normaux.	Un plan de renforcement des mesures d'atténuation de ces risques est fortement recommandé.
ÉLEVÉ	Besoin de surveillance régulière par la haute direction et le comité de gestion des risques. Le conseil d'administration devrait être tenu au courant par l'entremise des processus normaux de communication des renseignements.	Un plan de renforcement des mesures d'atténuation de ces risques est requis. Ces événements à risque devraient faire l'objet d'exercices de planification de scénarios.
TRÈS ÉLEVÉ	Besoin urgent d'attention de la part de la haute direction. Le conseil d'administration devrait immédiatement être informé de tout changement relatif à ce risque.	Un plan de renforcement des mesures d'atténuation de ces risques est requis. Un plan de gestion des crises pourrait devoir être mis en place pour ces risques.

GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Cotes des risques actuels

Le diagramme ci-dessous présente la répartition des risques déterminés selon leur probabilité et leur conséquence.

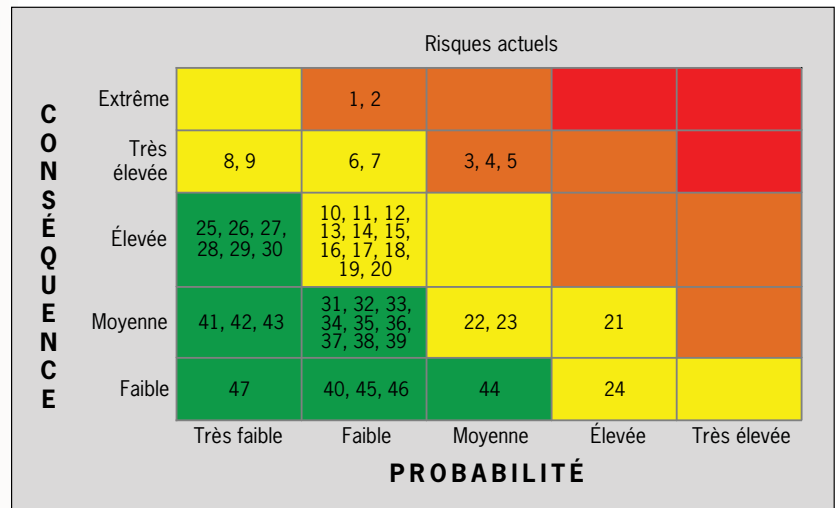


Tableau des risques 2

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

GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
14	Fraude interne et externe	Financier	Fraude	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
15	Systèmes financiers et administratifs	Financier	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
16	Gestion de la main-d'œuvre – ILWU	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
17	Gestion de la main-d'œuvre pilotes du fleuve Fraser	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
18	Gestion de la main-d'œuvre – équipages des bateaux-pilotes	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
19	Retard d'un navire causé par l'Administration	Opérationnel	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
20	Problèmes relatifs à un fournisseur de TI	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
21	Sécurité générale des pilotes	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	ÉLEVÉ	MOYEN	MOYEN
22	Sécurité générale des équipages des bateaux-pilotes de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	MOYEN	MOYEN	MOYEN
23	Changements, lacunes ou erreurs au sein de l'industrie	Externe	Aucune	MOYEN	MOYEN	MOYEN
24	Retard d'un navire en raison de problèmes externes	Opérationnel	Aucune	ÉLEVÉ	FAIBLE	MOYEN
25	Recrutement et formation de pilotes pour le fleuve Fraser	Organisationnel	Formation	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
26	Gestion des RH pour l'Administration	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
27	Planification des catastrophes et des urgences	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
28	Coordination transfrontalière de la gestion des incidents	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
29	Communication durant un incident (gouvernement)	Incidents	Communication	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
30	Gestion du trafic durant un incident transfrontalier	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
31	Sécurité générale des invités et employés de bureau de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
32	Pandémie	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
33	Nouvelle technologie et formation subséquente – Pilotes	Organisationnel	Technologie	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
34	Sécurité du bureau principal	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
35	Conformité aux règlements et à la législation	Juridique et réglementaire	Conformité	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
36	Nouvelle technologie et formation subséquente – Administration	Organisationnel	Technologie	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE

GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
37	Sécurité des biens matériels	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
38	Cargaisons dangereuses ou toxiques	Externe	Danger	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
39	Comptes débiteurs	Financier	Aucune	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
40	Recrutement et formation du personnel administratif	Organisationnel	Formation	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
41	Gestion des coordination dans le Canada	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
42	Coordination de multiples enquêtes à la suite d'un incident transfrontalier	Incidents	Enquête sur les incidents	TRÈS FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
43	Planification des événements spéciaux	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
44	Ports ou terminaux qui changent considérablement leur mode de fonctionnement	Externe	Aucune	MOYEN	FAIBLE	FAIBLE
45	Gestion des coûts variables	Externe	Financier	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
46	Réserve financière/Tarif	Financier	Aucune	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
47	Comptes créditeurs	Financier	Aucune	TRÈS FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
48	Problèmes liés aux activités menées dans des voies navigables communes	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
49	Pilotes qui montent à bord de navires dans un hélicoptère (en descendant au moyen d'un treuil)	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
50	Interférence politique	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté



ÉVALUATIONS CLÉS DU RENDEMENT

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

Résultats pour l'année 2011	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Prestation de services dans les délais	100,0 %	99,97 %	Nº 1.1 – Culture de services de qualité
Répartition sans erreur	100,0 %	99,99 %	Nº 1.1 – Culture de services de qualité

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

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration			
Incidents de catégorie A	0,0 %	0,0 %	Nº 1.1 – Culture de services de qualité et nº 1.2 – Créer une culture de sensibilisation aux risques organisationnels
Incidents de catégories B et C	<0,5 %	0,04 %	
Incidents à bord de bateaux-pilotes			
Incidents de catégorie A	0,0 %	0,0 %	Nº 1.1 – Culture de services de qualité et nº 1.2 – Créer une culture de sensibilisation aux risques organisationnels
Incidents de catégories B et C	<0,5 %	0,0 %	

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

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes qui cause des retards opérationnels	0,0 %	0,0 %	Nº 3.2 – Exploitation efficace des bateaux-pilotes

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

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Temps de fonctionnement des ordinateurs	100.0 %	100.0 %	Nº 3.1 – Veiller à ce que les procédures de répartition soient efficaces Nº 5.1 – Source principale de renseignements sur le secteur maritime

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

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Maintenir les coûts indirects à moins de 8,5 % des revenus annuels	8,5 %	7,7 %	No 2.2 – Gestion des coûts
Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils)	90,0 %	92,5 %	No 2.1 – Autonomie financière
Maintenir un fonds de prévoyance adéquat (investissement (\$)/total des revenus (\$))	5,0 %	8,0 %	No 2.1 – Autonomie financière

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

ÉVALUATIONS CLÉS DU RENDEMENT

	Objectif	Données réelles	But stratégique 2011
Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les plaintes	8 jours	3,1 jours	No 1.1 – Culture de services de qualité
Maintenir une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler les différends associés aux factures	8 jours	2,7 jours	No 1.1 – Culture de services de qualité

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

RÉALISATIONS EN 2011

Une entente de services de cinq ans a été négociée avec British Columbia Coast Pilots Ltd. Le contrat expirera le 31 décembre 2016 et prévoit des changements qui aligneront davantage les paiements contractuels sur les tarifs qu'exige l'Administration à l'industrie.

Les parties ont négocié et ratifié une convention collective de sept ans visant 26 capitaines et mécaniciens de bateaux-pilotes. Elle expirera le 31 mars 2018.

Les parties ont négocié et ratifié une convention collective de six ans visant 17 répartiteurs et employés des services de facturation. Elle expirera le 31 mars 2017.

La formation des pilotes cette année a compris ce qui suit :

- Sept pilotes expérimentés ont suivi une formation à Port Revel, en France, au centre de formation sur modèles de navires.
- Sept pilotes expérimentés ont suivi une formation sur l'évacuation subaquatique à Langley, en Colombie-Britannique.
- Six pilotes expérimentés ont reçu une formation sur les systèmes de propulsion Azipod à Seattle, aux États-Unis.

Deux apprentis pilotes côtiers et un apprenti pilote pour le fleuve Fraser ont reçu leur brevet cette année.

Nous avons maintenu notre programme de familiarisation destiné aux candidats qui souhaitent devenir pilotes et veulent en apprendre davantage sur nos zones de pilotage obligatoire. À la fin de l'exercice, 22 candidats étaient inscrits à ce programme.

Le programme de gestion des risques organisationnels a été nettement restructuré durant l'année.

- Toutes les sections continuent de prendre part au programme.
- Un important exercice de planification de scénarios a eu lieu en septembre 2011, auquel ont pris part plus de trente participants qui représentaient huit différents organismes, dont la Garde côtière des États-Unis.

Le bail des locaux à bureaux de l'Administration a été reconduit pour dix autres années jusqu'à la fin de 2022.

Le PDG de l'Administration a été cité de nombreuses fois dans les médias au sujet des activités de pilotage.

Les états financiers non vérifiés de l'Administration ont été affichés sur le site Web chaque trimestre.

Les marées côtières pour les navires qui passent par un pont majeur dans le port de Vancouver ont été modifiées pour tenir compte des nouveaux règlements sur le passage.

EFFECTIF DE CANDIDATS PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2011

En 2011, deux pilotes de navigation côtière ont reçu leur brevet de classe II et cinq apprentis ont commencé leur formation en décembre. Ces apprentis recevront leur brevet en 2012.

Étant donné que cinq apprentis ont débuté en décembre, la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2011 a été réduite à zéro candidat. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de février 2012; 23 candidats devraient s'y présenter.

Au 31 décembre 2011, 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 : 22); les candidats peuvent ainsi accroître et mettre à jour leurs connaissances concernant l'ensemble de la côte.

CONSULTATIONS RÉGULIÈRES AVEC LES INTERVENANTS

L'équipe de gestion de l'Administration a poursuivi le programme annuel de visites et elle a pu ainsi rencontrer 20 pour cent des agences maritimes en activité pendant l'année.

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

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

Le directeur des opérations maritimes de l'Administration assiste régulièrement 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 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'Administration, avec la BCCP, a participé à un examen de terminal maritime dans le cadre du projet d'oléoduc Northern Gateway d'Enbridge.

L'Administration a également participé aux activités du groupe consultatif des îles Scott, qui propose d'établir un parc marin protégé.

L'AVENIR – 2012 ET AU-DELÀ

Les préparatifs sont en cours pour 2012 et les années subséquentes afin de maintenir notre niveau élevé de services pour tous nos intervenants.

Nous continuons de demeurer au courant de tous les projets proposés dans notre région, et de les surveiller activement, 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;
- des terminaux de gaz naturel liquéfié dans les régions de Kitimat et de Prince Rupert;
- un terminal de pipeline de pétrole brut à Kitimat;
- un nouveau terminal à Deltaport, qui doublerait les volumes de conteneurs de Port Metro Vancouver;
- l'expansion d'un pipeline pour accroître la capacité d'expédition de pétrole brut à Burrard Inlet;
- un nouveau terminal de carburant aviation dans le fleuve Fraser pour servir l'aéroport de Vancouver.

L'énorme ampleur de ces projets aura 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.

L'Administration est un participant actif avec les pilotes quand de nouveaux terminaux ou quais sont proposés dans notre territoire. Nos points de vue sur la conception, le lieu, l'accès, etc. sont régulièrement demandés avant la construction.

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. Cette législation entre en vigueur le 1er août 2012. Comme autre projet important, mentionnons l'élargissement du canal de Panama, qui devrait être terminé en 2014, et son effet sur les tendances du transport maritime et du commerce à l'échelle locale et mondiale.

Le site Web de l'Administration sera amélioré par l'ajout des marées pour le fleuve Fraser, et un module de commande de services de pilotage sur Internet sera offert aux utilisateurs en 2012.

Les quatre administrations de pilotage canadiennes célébreront un 40e anniversaire en 2012 puisque la Loi sur le pilotage est entrée en vigueur en 1972.

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

Les résultats financiers annuels de l'Administration dépendent du trafic. Les niveaux de trafic annuels et donc les finances dépendent de la situation économique des industries auxquelles nous fournissons nos services. Il demeure très difficile de prévoir avec exactitude les niveaux de trafic pour l'année à venir puisqu'il existe de nombreux facteurs sur lesquels l'Administration n'a pratiquement aucun contrôle. En 2012, l'Administration a maintenu son approche budgétaire prudente en établissant ses dépenses en fonction de 11 200 affectations côtières et 970 affectations sur le fleuve Fraser. Ces niveaux de trafic tiennent compte de certains facteurs :

- L'incertitude économique mondiale qui se poursuit.
- La fluctuation des tarifs d'affrètement de navire fait qu'il est de

plus en plus difficile pour les transporteurs maritimes de prospérer financièrement.

- La restructuration de la Commission canadienne du blé et les prévisions préliminaires des cultures céréalières pour l'année à venir. 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 les navires se déplacent entre les points d'ancrage pour obtenir une pleine cargaison. Pour 2012, l'Administration a prévu dans son budget 800 affectations de moins dans ce secteur par rapport à 2011. Les répercussions de la baisse des affectations pour le secteur céréalier se font sentir sur les revenus annuels de pilotage côtier, dont la diminution est budgétée à 4,4 millions de dollars.

SITUATION FINANCIÈRE – AJUSTEMENT DES TARIFS POUR 2012

Au moment de la rédaction du présent document, l'Administration et l'industrie n'avaient pas terminé l'ajustement pour 2012. En raison des résultats financiers très positifs observés ces deux dernières années, il a été décidé d'évaluer les deux premiers mois de trafic réel en 2012. L'Administration a l'intention d'ajuster le tarif en 2012 pour le faire

correspondre aux pressions exercées sur les coûts par les contrats de services et de main-d'œuvre en place. Cet ajustement peut être reporté à plus tard au cours de l'année puisque l'Administration a accumulé un fonds de roulement suffisant.

MESURES DE LIMITATION DES COÛTS

L'Administration s'engage à respecter l'esprit et l'intention des mesures gouvernementales en cours en matière de limitation des coûts et de réduction du déficit.

Au cours de l'année 2011, la direction a procédé à un examen approfondi de l'ensemble des dépenses effectuées en 2010, incluant une analyse ligne par ligne des dépenses d'exploitation de 51,3 millions

de dollars et des dépenses administratives de 4,7 millions de dollars.

Chaque catégorie principale de dépenses comprise dans le budget de 2012 s'inspire de cette analyse et vise à augmenter le niveau d'efficacité et de rentabilité. Les dépenses en capital pour l'année 2012 sont financées par le flux de recettes actuel.

STRATÉGIE

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 2011, les

membres ont accepté les objectifs et stratégies clés résumés ci-dessous.

BUTS STRATÉGIQUES POUR 2012

But stratégique	Description	Stratégie	Stratégie
N° 1.1	Créer une culture de prestation de services de qualité	Mise en œuvre d'un programme d'évaluation des pilotes	Procédures normalisées
N° 1.2	Continuer de favoriser la sensibilisation aux risques organisationnels	Veiller à ce que des plans d'atténuation des risques soient en place et testés pour les risques élevés	Poursuite de l'intégration à l'échelle de l'Administration
N° 2.1	Maintenir l'autonomie financière	Réserve financière de 5 % des revenus annuels	Gérer l'équilibre entre la viabilité financière et la structure tarifaire concurrentielle
N° 2.2	Maintenir une culture de gestion des coûts	Maintenir les coûts indirects à tout au plus 8,5 % des revenus	Hausse annuelle des coûts opérationnels maintenue tout au plus au taux de l'IPC
N° 2.3	Améliorer l'avantage concurrentiel de l'Administration	Examiner et surveiller les frais de pilotage pour maintenir l'avantage concurrentiel	Examiner le pilotage dans les ports isolés pour que le service soit rentable
N° 3.1	Procédures efficaces de répartition	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO	Suivi des retards
N° 3.2	Exploitation efficace des bateaux-pilotes	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO	Système d'entretien informatisé
N° 3.3	Améliorer la productivité globale de l'Administration grâce à l'innovation, à la formation et à l'investissement dans la technologie	Mettre à jour et réorganiser les secteurs actuels de répartition et de coordination du trafic	
N° 4.1	Créer une culture de développement durable	Communiquer la politique sur le développement durable	Mettre en œuvre les pratiques et les procédures
N° 5.1	Source principale de renseignements sur le secteur maritime	Effectuer des améliorations de la base de données informatique pour accroître l'efficacité de l'information communiquée aux intervenants	Utiliser la base de données et le site Web pour communiquer de l'information sur le domaine maritime aux utilisateurs qui doivent prendre des décisions de pilotage éclairées
N° 5.2	Mieux faire connaître l'Administration au sein du secteur maritime et des collectivités côtières	La direction assumera des rôles de leadership au sein de la communauté maritime	Poursuivre le programme de sensibilisation communautaire

ÉVALUATION DES BUTS STRATÉGIQUES DE 2011

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

BUT STRATÉGIQUE N° 1.1 – CRÉER UNE CULTURE DE PRESTATION DE SERVICES DE QUALITÉ

Stratégie	Description	Évaluation 2011
1.1(a)	Mise en œuvre d'un programme d'évaluation des pilotes.	<ul style="list-style-type: none"> Les évaluations sont maintenant en cours pour tous les pilotes qui ont jusqu'à trois ans de service. Un cours de formation en évaluation des pairs destiné à dix pilotes volontaires a été réalisé durant l'année.
1.1(b)	Procédures normalisées pour accroître la prévisibilité des services de pilotage.	<ul style="list-style-type: none"> Des comités de travail portuaires sont en place à PMV, à Nanaimo et à Prince Rupert. Le cadre de référence et l'ampleur des activités ont été acceptés. L'établissement des coûts et les exigences de traction sur les amarres durant le remorquage ont commencé à Deltaport (PMV).

BUT STRATÉGIQUE N° 1.2 – CONTINUER DE CRÉER UNE CULTURE DE SENSIBILISATION AUX RISQUES ORGANISATIONNELS

Stratégie	Description	Évaluation 2011
1.2(a)	Veiller à la réalisation de plans d'atténuation pour tous les risques cotés « ÉLEVÉ ».	<ul style="list-style-type: none"> Un exercice de scénario a été réalisé en matière de santé et sécurité au travail, avec rapport et recommandations. Un exercice de scénario a été réalisé en matière de criminalisation des pilotes, avec rapport et recommandations. Les résultats ont été intégrés au registre des risques au besoin.
1.2(b)	Continuer d'intégrer les résultats des évaluations des risques au sein de la section et de l'organisme.	<ul style="list-style-type: none"> Le site intranet et l'adresse de courriel sur la gestion des risques organisationnels sont accessibles à tous les employés. La gestion des risques organisationnels est incluse comme point permanent à l'ordre du jour de toutes les réunions du personnel.

BUT STRATÉGIQUE N° 2.1 – MAINTENIR L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2011
2.1(a)	Veiller à ce que l'Administration maintienne une réserve financière d'au moins 5 % des revenus annuels.	<ul style="list-style-type: none"> Réserve financière de 8 % en place le 31 décembre 2011.

BUT STRATÉGIQUE N° 2.2 – MAINTENIR UNE CULTURE DE GESTION DES COÛTS DANS TOUTE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2011
2.2(a)	Maintenir les coûts indirects de l'Administration à tout au plus 8,5 % des revenus annuels.	<ul style="list-style-type: none"> Coûts indirects réels de 7,7 % en place le 31 décembre 2011.
2.2(b)	Maintenir la hausse annuelle des coûts opérationnels de l'Administration à tout au plus l'indice des prix à la consommation (IPC) du Canada.	<ul style="list-style-type: none"> La hausse réelle pour l'exploitation des bateaux-pilotes était de 7,4 %, par rapport à l'IPC visé de 2,9 %. Les renouvellements de baux ont nui à cet objectif.

ÉVALUATION DES BUTS STRATÉGIQUES DE 2011

BUT STRATÉGIQUE N° 2.3 – AMÉLIORER L'AVANTAGE CONCURRENTIEL DE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2011
2.3(a)	Examiner les frais de pilotage pour les ports comparables de la côte Ouest et faire des recommandations pour conserver l'avantage concurrentiel.	<ul style="list-style-type: none"> • Suite à la comparaison des coûts, le conseil d'administration a décidé de geler les droits exigés pour le carburant et d'éliminer les droits exigés pour les UPP à partir du 1er mai 2011.

BUT STRATÉGIQUE N° 3.1 – VEILLER À CE QUE LES PROCÉDURES DE RÉPARTITION DE L'ADMINISTRATION SOIENT EFFICACES

Stratégie	Description	Évaluation 2011
3.1(a)	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour la répartition au plus tard le 31 décembre 2014.	<ul style="list-style-type: none"> • Un conseiller ISO a été sélectionné.
3.1(b)	Faire le suivi des retards survenus dans les tâches.	<ul style="list-style-type: none"> • Le système informatique a été modifié et le module des retards a été testé en vue de sa mise en œuvre en 2012.

BUT STRATÉGIQUE N° 3.2 – VEILLER À CE QUE L'EXPLOITATION DES BATEAUX-PILOTES SOIT EFFICACE

Stratégie	Description	Évaluation 2011
3.2(a)	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour les activités des bateaux-pilotes au plus tard le 31 décembre 2014.	<ul style="list-style-type: none"> • Un conseiller ISO a été sélectionné.
3.2(b)	Mettre en œuvre un système d'entretien informatisé pour les bateaux-pilotes.	<ul style="list-style-type: none"> • Le système informatique a été choisi et les données initiales ont été saisies dans le système.



ÉVALUATION DES BUTS STRATÉGIQUES DE 2011

BUT STRATÉGIQUE N° 3.3 – ACCROÎTRE LA PRODUCTIVITÉ GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION PAR L'INNOVATION, LA FORMATION ET L'INVESTISSEMENT DANS LA TECHNOLOGIE

Stratégie	Description	Évaluation 2011
3.3(a)	Officialiser le programme de formation des apprentis pilotes et des pilotes expérimentés.	<ul style="list-style-type: none">• Les cours de formation des apprentis ont été déménagés à un nouveau centre en France.• Le plan de cours du centre de formation en France a été reçu et fait l'objet d'un examen du Comité de formation en pilotage et d'examen.
3.3(b)	Mettre en œuvre un programme de formation normalisé pour tout le personnel.	<ul style="list-style-type: none">• Non effectué, en cours de réalisation.

BUT STRATÉGIQUE N° 4.1 – CRÉER UNE CULTURE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS TOUTE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2011
4.1(a)	Communiquer la politique de développement durable dans l'ensemble de l'Administration.	<ul style="list-style-type: none">• Reporté à 2012.
4.1(b)	Communiquer et mettre en œuvre les pratiques et procédures de développement durable concernant tout particulièrement nos intervenants et l'environnement dans lequel nous fonctionnons.	<ul style="list-style-type: none">• Reporté à 2012.



ÉVALUATION DES BUTS STRATÉGIQUES DE 2011

BUT STRATÉGIQUE N° 5.1 – DEVENIR UNE SOURCE PRINCIPALE DE RENSEIGNEMENTS MARITIMES DANS NOTRE TERRITOIRE

Stratégie	Description	Évaluation 2011
5.1(a)	Entreprendre le processus de mise en œuvre de la phase II de la base de données informatique pour améliorer l'efficacité du flux d'information à nos clients et aux intervenants.	<ul style="list-style-type: none"> • La commande par Internet de services de pilotage a été élaborée et testée pour être mise en œuvre en 2012. • Les cartes sources électroniques ont été reportées à 2012.
5.1(b)	Utiliser la base de données et le site Web de l'Administration pour fournir à l'industrie les renseignements maritimes dont elle a besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de pilotage.	<ul style="list-style-type: none"> • Le programme des marées côtières a été placé sur le site Web. • Les visites sur la page du trafic sont surveillées mensuellement.

BUT STRATÉGIQUE N° 5.2 – MIEUX FAIRE CONNAÎTRE L'ADMINISTRATION AU SEIN DU SECTEUR MARITIME ET DES COLLECTIVITÉS CÔTIÈRES

Stratégie	Description	Évaluation 2011
5.2(a)	La direction assumera des rôles de leadership au sein de la communauté maritime chaque fois qu'elle le peut.	<ul style="list-style-type: none"> • La direction a siégé régulièrement aux réunions de sept comités et organismes de la communauté maritime. • La direction a rencontré 20 % de sa clientèle.
5.2(b)	Maintenir le programme de sensibilisation communautaire.	<ul style="list-style-type: none"> • La direction a assisté aux salons de l'emploi avec la BCCP. • L'Administration a rencontré les responsables des ports de notre territoire.



ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. 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 fournir 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 des informations financières fiables et pertinentes.

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 d'un 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 le vérificateur général du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de produire un rapport sur ces états financiers.



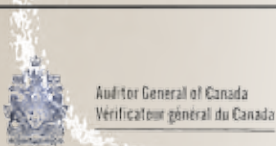
Le premier dirigeant
K. G. Obermeyer



Le directeur des finances
B. D. Chadwick

Le 1er mars 2012

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



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

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2011, 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2011 et 31 décembre 2010, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2011, 31 décembre 2010 et au 1er janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2011 et 2010, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétrospective liée à l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 17 aux états financiers, les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Guy LeGras, CA
directeur principal

Le 1er mars 2012
Vancouver, Canada

ÉTATS FINANCIERS

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

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1er janvier 2010
Actif			
À court terme			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 113 \$	6 805 \$	5 387 \$
Actifs financiers dérivés	-	13	61
Créances clients (note 5)	4 800	4 624	4 000
Charges payées d'avance et autres créances (note 5)	1 515	976	768
	12 428	12 418	10 216
À long terme			
Placements à long terme (note 6)	5 248	3 059	2 418
Immobilisations corporelles (note 7)	10 477	11 282	10 629
Actifs incorporels (note 8)	300	280	300
	16 025	14 621	13 347
	28 453 \$	27 039 \$	23 563 \$
Passif			
À court terme			
Dettes opérationnelles et charges à payer	6 592 \$	5 713 \$	4 745 \$
Autres avantages du personnel (note 11)	148	207	160
Dettes bancaires (notes 5 et 9)	-	3 632	4 276
	6 740	9 552	9 181
À long terme			
Autres avantages du personnel (note 11)	888	711	653
	888	711	653
	7 628	10 263	9 834
Capitaux propres			
Bénéfices non distribués	20 825	16 776	13 729
	20 825	16 776	13 729
	28 453 \$	27 039 \$	23 563 \$

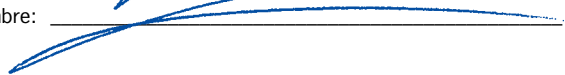
Engagements (Note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Membre: _____



Membre: _____



ÉTATS FINANCIERS

État du résultat global

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre

	2011	2010
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	65 549 \$	59 117 \$
Intérêts et autres produits	248	143
	65 797	59 260
Charges		
Honoraires des pilotes à forfait	39 759	35 560
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	7 839	6 742
Salaires et avantages du personnel	5 417	5 096
Transports et déplacements	5 399	4 885
Amortissement – immobilisations corporelles (note 7)	890	800
Services professionnels et spéciaux	706	380
Formation des pilotes	547	1 513
Locations	251	255
Services informatiques	228	296
Charge d'intérêts	151	159
Services publics, fournitures et approvisionnements	140	149
Amortissement – actifs incorporels	104	92
Communications	86	85
Réparations et entretien	55	63
	61 572	56 075
Bénéfice de l'exercice	4 225	3 185
Autres éléments du résultat global		
Pertes actuarielles sur les autres avantages du personnel (note 11)	(176)	(138)
	(176)	(138)
Résultat global total	4 049 \$	3 047 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

(en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre

	2011	2010
Bénéfices non distribués à l'ouverture de l'exercice	16 776 \$	13 729 \$
Bénéfice de l'exercice	4 225	3 185
Autres éléments du résultat global	(176)	(138)
Résultat global total	4 049	3 047
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	20 825 \$	16 776 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

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

	Exercice clos le 31 décembre	
	2011	2010
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie - clients	65 408 \$	58 493 \$
Sorties de trésorerie – salariés et fournisseurs	(59 973)	(54 170)
Autres produits reçus	198	142
Intérêts versés	(138)	(111)
Indemnités de départ versées	(157)	(126)
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	5 338	4 228
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements à long terme	(7 924)	(3 313)
Produit de la vente de placements à long terme	5 735	2 672
Acquisition d'immobilisations corporelles	(85)	(1 453)
Acquisition d'actifs incorporels	(124)	(72)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(2 398)	(2 166)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement de la dette bancaire	(3 632)	(644)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	(3 632)	(644)
Diminution (augmentation) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
	(692)	1 418
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice		
	6 805	5 387
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice		
	6 113 \$	6 805 \$
Représentés par :		
Trésorerie	558 \$	535 \$
Équivalents de trésorerie	5 555	6 270

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010

(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

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 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.

La principale adresse légale et le dépôt des dossiers de l'Administration sont situés au 1000 - 1130, rue Pender Ouest, Vancouver (C.-B.) V6E 4A4.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage*. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration 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 Règles de présentation

Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financières (« IFRS »). Les informations sur la transition des principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »), appliquées auparavant par l'Administration, aux IFRS sont présentées à la note 17.

Les états financiers ont été autorisés pour publication par le Conseil d'administration le 1er mars 2012.

3. Principales méthodes comptables

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 dans des banques à charte canadiennes à un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,25 % (1,0 % en 2010).

(b) Actifs financiers

Les actifs financiers de l'Administration sont constitués des créances clients et des placements à long terme.

(i) Classement

L'Administration classe ses actifs financiers selon les catégories suivantes : à la juste valeur par le biais du résultat net et créances. Le classement dépend de l'objet pour lequel les actifs financiers ont été acquis. Les actifs financiers sont classés par la direction lors de leur comptabilisation initiale.

(ii) Actifs financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net

Les actifs financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net comprennent les actifs financiers qui sont classés comme étant détenus à des fins de transaction ou qui ont été désignés comme actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net lors de leur comptabilisation initiale. Un actif financier est classé comme étant détenu à des fins de transaction s'il est acquis principalement en vue d'être vendu dans un proche avenir. Les dérivés sont également classés comme étant détenus à des fins de transaction à moins qu'ils n'aient été désignés comme instruments de couverture. Les actifs de cette catégorie sont évalués à la juste valeur et le profit ou la perte est comptabilisé en résultat net.

L'Administration a choisi de désigner tous ses placements à long terme comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net. Les placements à long terme sont comptabilisés initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est établie selon le prix coté du titre à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date du règlement.

Les profits et les pertes découlant des variations de la juste valeur ou de la vente de placements à long terme sont inclus dans les intérêts et autres produits à l'état du résultat global. Les intérêts et autres produits sont également présentés après déduction des frais liés aux placements.

(iii) Prêts et créances

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

Les créances clients et les autres créances sont comptabilisées initialement à la juste valeur et sont évaluées ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, après déduction de la dépréciation.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût et sont évaluées ultérieurement au coût amorti. 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 directement attribuables à la

NOTES COMPLÉMENTAIRES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010 (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

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

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité sont réévaluées et ajustées au besoin à chaque clôture. De plus, la valeur comptable d'un actif est réduite immédiatement à sa valeur recouvrable si elle est supérieure à sa valeur recouvrable estimative.

(d) Actifs incorporels

Les acquisitions de logiciels sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative de 5 ans.

(e) Dettes opérationnelles et charges à payer

Les dettes opérationnelles et charges à payer sont comptabilisées initialement à la juste valeur et sont évaluées ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

(f) Avantages du personnel

(i) Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services rendus au cours de périodes antérieures ou de combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre du Régime de retraite.

(ii) Autres avantages du personnel

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi et à des congés de maladie tels que prévus dans les conventions collectives ou les contrats de travail. Le passif au titre de ces avantages est estimé et comptabilisé dans les états financiers au fur et à mesure que les avantages sont acquis par les salariés.

Le coût des services rendus et l'obligation au titre des prestations définies sont déterminés actuariellement selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service, qui est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction.

Les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en autres éléments du résultat global (AERG).

(g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés à la juste valeur au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus. Les produits d'intérêt sont également comptabilisés au fur et à mesure qu'ils sont acquis au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

(j) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur sont jugées pertinentes pour l'Administration :

IFRS 9,	« Instruments financiers » (nouvelle)
IFRS 13,	« Évaluation de la juste valeur » (nouvelle)
IAS 1,	« Présentation des états financiers » (modifiée)
IAS 19,	« Avantages du personnel » (modifiée)

L'Administration n'a pas adopté de manière anticipée aucune de ces normes nouvelles ou modifiées. Elle évalue l'incidence que ces normes auront sur les états financiers.

4. Estimations et jugements comptables déterminants

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements qui influent sur l'application des méthodes comptables, et qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les résultats obtenus pourraient différer de ces estimations et hypothèses.

Les jugements déterminants portés par la direction pour appliquer les méthodes comptables de l'Administration comprennent la détermination des composantes et le choix de la méthode d'amortissement des immobilisations corporelles.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes de la direction qui pourraient avoir une incidence importante sur les états financiers comprennent l'établissement de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies des autres avantages du personnel. Cette obligation est établie au moyen d'une méthode actuarielle fondée sur les meilleures estimations et hypothèses de la direction. Tout changement apporté à ces estimations et hypothèses, y compris le taux d'actualisation, influera sur le montant déclaré de l'obligation au titre des prestations définies. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations est fonction des taux d'intérêt d'obligations de sociétés de grande qualité libellées dans la même monnaie et ayant des échéances semblables.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée et dans toutes les périodes futures touchées par les révisions.

5. Instruments financiers

(a) Gestion des risques

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

(b) Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers découle de la possibilité que l'émetteur d'un instrument n'honore pas son obligation. Afin de

NOTES COMPLÉMENTAIRES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010 (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

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, ou par une province ou 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 clients et des autres créances de l'Administration s'établissait à 4 933 \$ au 31 décembre 2011 (4 627 \$ au 31 décembre 2010; 4 002 \$ au 1er janvier 2010). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2011, environ 0,3 % (0,1 % au 31 décembre 2010; 0,1 % au 1er janvier 2010) des créances étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 99,7 % (99,9 % au 31 décembre 2010; 99,9 % au 1er janvier 2010 - 99,9%) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes sur créances importantes. Elle n'a pas établi de provision pour créances douteuses à aucune des dates de présentation.

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.

(c) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. L'Administration a pour objectif d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à l'échéance. Elle surveille fréquemment ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités afin de pouvoir répondre à ses besoins.

La valeur comptable des dettes opérationnelles et charges à payer et de la dette bancaire représente le risque de liquidité maximal auquel l'Administration est exposée.

La valeur comptable des dettes opérationnelles s'établissait à 4 403 \$ au 31 décembre 2011 (3 809 \$ au 31 décembre 2010; 3 026 \$ au 1er janvier 2010) et ces dettes sont toutes exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 2 189 \$ au 31 décembre 2011 (1 904 \$ au 31 décembre 2010; 1 719 \$ au 1er janvier 2010).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2011, elle n'avait aucun passif financier à cet égard (3 632 \$ au 31 décembre 2010; 4 276 \$ au 1er janvier 2010).

6. Placements à long terme et produits de placements

(d) Risque de marché

(i) Risque de taux d'intérêt :

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

Au 31 décembre 2011, 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 1 \$ du bénéfice de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 (une augmentation ou une diminution nulle du bénéfice de l'exercice clos au 31 décembre 2010).

(ii) Risque de change et autre risque de prix :

L'Administration n'est pas exposé à un risque de change ni à un autre risque de prix important pour le moment.

(e) Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont évalués après leur constatation initiale à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie des justes valeurs qui reflète la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont établies à l'aide de prix non ajustés cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques. Les évaluations de la juste valeur de niveau 2 sont établies à l'aide de données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif directement ou indirectement. Les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont établies au moyen de techniques d'évaluation à partir de données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données de marché observables.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que les placements à long terme de l'Administration sont évalués après leur constatation initiale à la juste valeur et sont classés dans le niveau 1 à toutes les dates de présentation.

La valeur comptable des créances clients et des autres créances de l'Administration est présumée égale à sa juste valeur, car ces créances échoient à moins d'un an.

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

a) Placements de portefeuille

	Au 31 décembre 2011		Au 31 décembre 2010		Au 1er janvier 2010	
	Juste valeur	Juste nominale	Juste valeur	Juste nominale	Juste valeur	Juste nominale
Obligations du gouvernement du Canada	1 810 \$	1 796 \$	1 238 \$	1 252 \$	872 \$	870 \$
Obligation de la Fiducie du Canada pour l'habitation	3 438	3 403	1 821	1 824	1 546	1 543
	5 248 \$	5 199 \$	3 059 \$	3 076 \$	2 418 \$	2 413 \$

**NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)**

b) Produit de placement

	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 décembre 2010
Intérêts	247 \$	151 \$
Gains et pertes		
Gains réalisés (pertes réalisées) au cours de l'exercice	-	(12)
Gains latents (pertes latentes) au cours de l'exercice	9	(47)
	9	(59)
Frais de gestion des placements	(23)	(12)
	233 \$	80 \$

c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel des placements est de 3,85 % (2,42 % en 2010).

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et flotteurs	Bateaux- pilotes	Moteurs	Moteurs de rechange	Générateur	Matériel - communication et autre matériel	Matériel - ordinateurs	Améliorations locatives	Total
Cost									
Au 1er janvier 2010	275 \$	11 490 \$	1 413 \$	- \$	232 \$	329 \$	398 \$	97 \$	14 234 \$
Acquisitions	45	383	-	-	-	15	1 010	-	1 453
Cessions	-	(836)	-	-	-	(12)	-	-	(848)
Au 31 décembre 2010	320	11 037	1 413	-	232	332	1 408	97	14 839
Acquisitions	14	77	-	-	-	-	(8)	2	85
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Au 31 décembre 2011	334 \$	11 114 \$	1 413 \$	- \$	232 \$	332 \$	1 400 \$	99 \$	14 924 \$
Amortissement cumulé									
Au 1er janvier	241 \$	2 104 \$	597 \$	- \$	45 \$	273 \$	248 \$	97 \$	3 605 \$
Dotation aux amortissements de l'exercice	15	468	129	-	21	21	146	-	800
Cessions	-	(836)	-	-	-	(12)	-	-	(848)
Au 31 décembre 2010	256	1 736	726	-	66	282	394	97	3 557
Dotation aux amortissements de l'exercice	12	478	114	-	23	23	240	-	890
Au 31 décembre 2011	268 \$	2 214 \$	840 \$	- \$	89 \$	305 \$	634 \$	97 \$	4 447 \$
Valeur comptable									
Au 1er janvier 2010	34 \$	9 386 \$	816 \$	- \$	187 \$	56 \$	150 \$	- \$	10 629 \$
Au 31 décembre 2010	64 \$	9 301 \$	687 \$	- \$	166 \$	50 \$	1 014 \$	- \$	11 282 \$
Au 31 décembre 2011	66 \$	8 900 \$	573 \$	- \$	143 \$	27 \$	766 \$	2 \$	10 477 \$

**NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)**

8. Actifs incorporels

	Logiciels	Total
Coût		
Au 1er janvier	435 \$	435 \$
Acquisitions	72	72
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2010	507	507
Acquisitions	124	124
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2011	631 \$	631
Amortissement cumulé		
Au 1er janvier	135 \$	135 \$
Dotation aux amortissements de l'exercice	92	92
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2010	227	227
Dotation aux amortissements de l'exercice	104	104
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2011	331 \$	331
Valeur comptable		
Au 1er janvier	300 \$	300 \$
Au 31 décembre 2010	280 \$	280 \$
Au 31 décembre 2011	300 \$	300

9. Dette bancaire

Le tableau suivant présente la dette bancaire totale de l'Administration.

	Au 31 décembre 2011	Au 31 décembre 2010	Au 1er janvier 2010
Facilité de crédit non renouvelable	- \$	3 632 \$	4 276 \$
Dette bancaire totale	- \$	3 632 \$	4 276 \$

L'Administration a une autre facilité de crédit d'exploitation d'un montant maximal de 2,0 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 aux dates de présentation. Elle est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

10. Prestations de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent tous les deux au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser suivant un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur à la clôture de l'exercice était de 5,8 % (5,5 % en 2010). Les cotisations totales de

759 \$ (761 \$ en 2010) ont été passées en charges dans l'exercice.

La loi oblige le gouvernement du Canada à verser les prestations au titre du Régime. Les prestations de retraite sont généralement acquises pour une période maximale de 35 ans au taux annuel de 2 % multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de service validable. Les prestations sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec et sont indexées au taux d'inflation.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

11. Autres avantages du personnel

Tous les salariés actifs ont droit à des indemnités de cessation d'emploi et des congés de maladie en vertu de leurs conventions collectives ou contrats de travail. L'Administration assume la totalité de ces avantages et aucune cotisation n'est exigée des salariés. Les régimes ne sont pas capitalisés et il n'existe pas d'actifs distincts et affectés au service des prestations. L'Administration évalue l'obligation au titre des prestations définies de ses régimes aux fins de la comptabilité au 31 décembre de chaque exercice.

Les informations sur ces régimes sont présentées comme suit :

	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 décembre 2010
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies		
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture de l'exercice	918 \$	813 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	54	47
Coût financier	48	51
Prestations payées	(160)	(131)
Pertes actuarielles	176	138
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	1 036 \$	918 \$
Rapprochement des actifs des régimes		
Juste valeur des actifs des régimes à l'ouverture de l'exercice	-	-
Rendement attendu des actifs des régimes	-	-
Cotisations de l'employeur	160	131
Cotisations des salariés	-	-
Prestations payées	(160)	(131)
Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice	-	-
Composantes des charges constatées en résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	54	47
Coût financier	48	51
Total des charges constatées en résultat net	102	98
Analyse des écarts actuariels		
Modification du taux d'actualisation	77	73
Pertes liées à l'expérience relatives aux passifs des régimes	99	65
Pertes actuarielles	176	138
Rapprochement des gains et des (pertes) constatés en AERG		
Gains (pertes) actuariels constatés immédiatement en AERG	176	138
Gains (pertes) actuariels cumulés constatés en AERG à l'ouverture de l'exercice	138	-
Gains (pertes) actuariels cumulés constatés en AERG à la clôture de l'exercice	314	138

	Au 31 décembre 2011	Au 31 décembre 2010	Au 1er janvier 2010
Rapprochement de la situation de capitalisation			
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	1 036 \$	918 \$	813 \$
Juste valeur des actifs des régimes à la clôture de l'exercice	-	-	-
Déficit	1 036	918	813
Passif constaté à l'état de la situation financière	1 036	918	813
Classement de l'obligation au titre des prestations définies			
Partie courante	148	207	160
Partie non courante	888	711	653
Obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice	1 036 \$	918 \$	813 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010 (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

Les hypothèses utilisées pour l'évaluation actuarielle de l'obligation au titre des prestations définies sont les suivantes :

<u>Hypothèses moyennes pondérées pour le calcul de la charge</u>			
	Exercice clos le 31 décembre		Exercice clos le 31 décembre
	2011		2010
Taux d'actualisation	5,1 %		6,1 %
Augmentations salariales – de 2009 à 2013	2,0 %		2,0 %
– exercices suivants	3,5 %		3,5 %
<u>Hypothèses moyennes pondérées pour le calcul de l'obligation</u>			
	Au 31 décembre	Au 31 décembre	Au 1 ^{er} janvier
	2011	2010	2010
Taux d'actualisation	4,2 %	5,1 %	6,1 %
Augmentations salariales – de 2009 à 2013	2,0 %	2,0 %	2,0 %
– exercices suivants	3,5 %	3,5 %	3,5 %

L'Administration prévoit verser une cotisation de 109 \$ (61 \$ en 2010) à son régime à prestations définies au cours de l'exercice 2012.

12. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration applique des frais d'utilisation de 0,205 \$ (0,205 \$ en 2010) 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.

	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 décembre 2010
Droits de pilotage	64 014 \$	57 516 \$
Frais imposés pour le remplacement des bateaux-pilotes et l'acquisition d'unités de pilotage portables	1 535	1 601
Total des droits de pilotage	65 549 \$	59 117 \$

13. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, qui comprennent les bénéfices non distribués. Les capitaux propres sont représentés par 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, ou par

une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, ses charges, ses actifs, ses passifs et 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.

NOTES COMPLÉMENTAIRES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010 (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

14. Transactions entre parties liées

Des précisions sur les transactions entre l'Administration et les parties liées sont présentées ci-après.

a) Transactions commerciales

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les transactions sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. Les montants de ces transactions ne sont pas très importants et n'ont aucune répercussion notable sur les états financiers.

b) Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants de l'Administration sont les membres du Conseil d'administration et de la haute direction de l'Administration. La rémunération des principaux dirigeants comprend ce qui suit :

	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 décembre 2010
Avantages à court terme tels que les salaires	637 \$	629 \$
Avantages postérieurs à l'emploi, tels que les indemnités de cessation d'emploi	42	-
	679 \$	629 \$

15. Engagements

L'Administration a conclu un contrat avec un fournisseur de logiciels pour assurer la maintenance de ses logiciels au coût de 45 \$ par année pour l'exercice 2012.

L'Administration a une obligation qui découle d'un contrat de location-exploitation à long terme de bureaux jusqu'au 31 décembre 2022. Les loyers annuels s'établissent comme suit :

Exercice 2012	- 144 \$
Exercices 2013 – 2015	- 150 \$
Exercices 2016 – 2019	- 158 \$
Exercices 2020 – 2022	- 165 \$

Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part des frais annuels d'exploitation et des taxes foncières, estimée à 101 \$ pour 2012. La charge constatée pour l'exercice est de 96 \$ (89 \$ en 2010).

16. Événements postérieurs à la date de clôture

Il n'est survenu aucun événement postérieur ni événement postérieur important ne donnant pas lieu à des ajustements entre la date de clôture et la date où la publication des états financiers a été autorisée.

17. Première application des IFRS

a) Transition aux IFRS

L'Administration a adopté les IFRS à la date de transition du 1er janvier 2010. La norme IFRS 1, « Première application des Normes internationales d'information financière » énonce les directives à suivre lors de la première adoption des IFRS. La norme IFRS 1 exige l'application rétrospective des normes lors de la préparation de l'état de la situation financière d'ouverture et des informations financières pour la période présentée à titre comparatif, et contient certaines exceptions obligatoires et facultatives à l'application rétrospective.

b) Exceptions obligatoires initiales et exemptions facultatives à l'adoption des IFRS

L'Administration a appliqué les exemptions obligatoires et les exemptions facultatives suivantes lors de la préparation de l'état de la situation financière d'ouverture et des informations financières pour la période présentée à titre comparatif :

(i) Exception relative aux estimations

La norme IFRS 1 exige que lorsque que les méthodes comptables sont les mêmes, les estimations établies par une entité selon les IFRS à la date de transition aux IFRS soient cohérentes avec les estimations établies à la même date selon le référentiel comptable antérieur (PCGR), sauf si des éléments probants objectifs montrent que ces dernières estimations étaient erronées. Les estimations établies par l'Administration selon les IFRS au 1er janvier 2010 sont cohérentes avec les estimations établies selon les PCGR canadiens à la même date.

(ii) Exception relative aux avantages du personnel

La norme IFRS 1 permet de ne pas appliquer rétrospectivement la norme IAS 19, « Avantages du personnel » à la constatation des écarts actuariels. L'Administration a choisi de constater tous les écarts actuariels cumulés à la date de transition aux IFRS dans ses bénéfices non distribués d'ouverture pour tous ses régimes d'indemnités de cessation d'emploi postérieurs à l'emploi.

L'Administration a aussi choisi d'appliquer l'exemption prévue par l'IFRS 1 pour la présentation de certaines informations sur les avantages du personnel. Cette exemption permet à l'Administration de présenter l'historique de ses obligations au titre des prestations définies et des ajustements liés à l'expérience de manière prospective à compter de la date de transition aux IFRS plutôt que l'historique de cinq ans exigé autrement par la norme IAS 19.

**NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)**

(iii) Exception relative aux coûts d'emprunt

La norme IAS 23, « Coûts d'emprunt » exige que les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié soient incorporés au coût de l'actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Conformément à la norme IFRS 1, l'Administration a choisi d'appliquer prospectivement l'IAS 23, « Coûts d'emprunt », à compter du 1er janvier 2010.

Les autres exemptions facultatives permises par l'IFRS 1 n'ont pas été appliquées, car elles ne sont pas pertinentes pour l'Administration.

c) Rapprochements entre les PCGR canadiens appliqués auparavant et les IFRS

Les IFRS utilisent un cadre conceptuel qui est semblable aux PCGR canadiens appliqués antérieurement par l'Administration. Cependant, des différences importantes existent à certains égards pour ce qui est de la constatation, de l'évaluation, des informations à fournir et de leur présentation. Bien qu'elle n'ait pas eu d'effet sur les flux de trésorerie de l'Administration, l'adoption des IFRS a entraîné des changements sur la situation financière et les résultats opérationnels présentés. Afin de permettre aux utilisateurs de ses états financiers de mieux comprendre ces changements, l'Administration présente ci-après des rapprochements de l'état de la situation financière au 1er janvier 2010, l'état du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 et l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 préparés selon les PCGR canadiens et préparés selon les IFRS, accompagnés d'explications sur les ajustements transitoires qui en résultent.

Rapprochement de l'état de la situation financière au 1er janvier 2010 :

	Notes	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actif				
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		5 387 \$		5 387 \$
Actifs financiers dérivés		61		61
Créances clients		4 000		4 000
Charges payées d'avance et autres créances		768		768
		10 216		10 216
À long terme				
Placements à long terme		2 418		2 418
Immobilisations corporelles		10 629		10 629
Actifs incorporels		300		300
		13 347		13 347
Total de l'actif		23 563 \$		23 563 \$
Passif				
À court terme				
Dettes opérationnelles et charges à payer		4 745 \$		4 745 \$
Autres avantages du personnel		160		160
Dettes bancaires		4 276		4 276
		9 181		9 181
À long terme				
Autres avantages du personnel	a	1 126	(473)	653
		1 126	(473)	653
Total du passif		10 307	(473)	9 834
Capitaux propres				
Capital d'apport	b	806	(806)	-
Bénéfices non distribués		12 450	1 279	13 729
Total des capitaux propres		13 256	473	13 729
Total du passif et des capitaux propres		23 563 \$	-	23 563 \$

**NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)**

Rapprochement de l'état du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 :

	Notes	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Produits				
Droit de pilotage		59 117 \$		59 117 \$
Intérêts et autres produits		143		143
		59 260		59 260
Charges				
Honoraires des pilotes à forfait		35 560		35 560
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	a	6 718	24	6 742
Salaires et avantages du personnel	a	5 066	30	5 096
Transportation and travel		4 885		4 885
Formation des pilotes		1 513		1 513
Amortissement – immobilisations corporelles		800		800
Services professionnels et spéciaux		380		380
Services informatiques		296		296
Locations		255		255
Charge d'intérêts		159		159
Services publics, fournitures et approvisionnements		149		149
Amortissement – actifs incorporels		92		92
Communications		85		85
Réparations et entretien		63		63
		56 021	54	56 075
Bénéfice de l'exercice		3 239	(54)	3 185
Autres éléments du résultat global				
Pertes actuarielles sur les autres avantages du personnel	a	-	(138)	(138)
		-	(138)	(138)
Résultat global total		3 239 \$	(192)	3 047 \$

**NOTES COMPLÉMENTAIRES
EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010
(EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)**

Rapprochement de l'état de la situation financière au 31 décembre 2010 :

	Notes	PCGR canadiens	Effet de la transition aux IFRS	IFRS
Actif				
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6 805 \$		6 805 \$
Actifs financiers dérivés		13		13
Créances clients		4 624		4 624
Frais payés d'avance et autres créances		976		976
		12 418		12 418
À long terme				
Placements à long terme		3 059		3 059
Immobilisations corporelles		11 282		11 282
Actifs incorporels		280		280
		14 621		14 621
Total de l'actif		27 039 \$		27 039 \$
Passif				
À court terme				
Dettes opérationnelles et charges à payer		5 713 \$		5 713 \$
Autres avantages du personnel		207		207
Dette bancaire		3 632		3 632
		9 552		9 552
À long terme				
Autres avantages du personnel	a	992	(281)	711
		992	(281)	711
Total du passif		10 544	(281)	10 263
Capitaux propres				
Capital d'apport	b	806	(806)	-
Bénéfices non distribués		15 689	1 087	16 776
Total des capitaux propres		16 495	281	16 776
Total du passif et des capitaux propres		27 039 \$	-	27 039 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 2010 (EN MILLIERS DE DOLLARS CANADIENS)

Notes afférentes aux rapprochements entre les PCGR canadiens appliqués antérieurement et les IFRS

a) Autres avantages du personnel

L'Administration a choisi d'appliquer l'exemption permise par l'IFRS 1 pour ce qui est des avantages du personnel. Par conséquent, des gains actuariels nets cumulés de 550 \$ ont été portés au crédit des bénéfices non distribués au 1er janvier 2010.

Selon les IFRS, l'Administration a choisi de comptabiliser l'obligation au titre des prestations définies imputable aux congés de maladie qui ne génèrent pas d'avantages acquis, mais qui sont accumulés par les employés. Selon les PCGR canadiens, l'Administration ne comptabilisait pas cette obligation. Par conséquent, une obligation de 77 \$ au titre des prestations définies découlant des congés de maladie non-acquis a été portée à la charge des bénéfices non distribués au 1er janvier 2010.

Selon les IFRS, l'Administration a choisi de comptabiliser les gains et les

pertes actuariels dans les autres éléments du résultat global. Selon les PCGR canadiens, l'Administration comptabilisait les gains et les pertes actuariels en résultat net sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs.

b) Capital d'apport

Selon les IFRS, l'Administration a choisi de comptabiliser les subventions publiques en résultat net sur les périodes au cours desquelles elle comptabilise en charges les coûts que les subventions doivent servir à financer. Selon les PCGR canadiens, l'Administration comptabilisait les subventions publiques représentant les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles qui lui avaient été cédées par le gouvernement du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées au moyen de crédits parlementaires comme capital d'apport. Par conséquent, un capital d'apport de 806 \$ a été porté au crédit des bénéfices non distribués au 1er janvier 2010.



