



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2013





ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Rapport annuel de 2013

Membres du conseil d'administration



Mme Lorraine Cunningham
Présidente
Cunningham Group
Présidente du conseil*



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



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



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



Mme Karen Horcher
Membre*



M. Paul Prefontaine
Directeur sortant
Grieg Star Shipping
Membre



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

Membres de la direction



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



Bruce Chadwick
Directeur des
finances



Brian Young
Directeur des
opérations
maritimes



Alan Wheatley
Gestionnaire de
technologies de
l'information



Diane Street
Secrétaire général



Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la
comptabilité



Bruce Northway
Gestionnaire,
opérations et
relations de travail



Isabelle Forget
Adjointe de
direction

Table des matières

Mandat	2	f. Gestion des risques organisationnels	13
Objectifs généraux, mission, vision et valeurs de l'Administration	3	g. Évaluations clés du rendement	18
Lettre de la présidente du conseil et du premier dirigeant	4	h. Réalisations en 2013	19
Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	5	i. Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2013	19
Gouvernance de l'Administration	5	j. Consultations régulières avec les intervenants	21
Structure organisationnelle de l'Administration	7	k. L'avenir - 2014 et au-delà	21
Divulgateion et analyse de la direction		l. Situation économique - 2014.	21
a. Survol des activités - 2013	8	m. Situation financière - Ajustement des tarifs pour 2014	23
b. Trafic	9	n. Stratégie pour 2014	23
c. Commentaires financiers	11	o. Évaluation des buts stratégiques de 2013	24
d. Résumé des antécédents financiers	12	États financiers audités	26
e. Rapport d'incidents	13		

* INDIQUE UN MEMBRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION.

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

MANDAT

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



SITE WEB :
www.ppa.gc.ca



BUREAUX :

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

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

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

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES:

Sand Heads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert
Pine Island, au large de Port Hardy

Objectifs généraux

- Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser.
- Promouvoir l'utilisation de pratiques viables au sein de l'Administration et contribuer à la mise en œuvre des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement dans le secteur maritime sur la côte du Pacifique du Canada.
- Offrir les services dans un contexte commercial en maintenant l'autonomie financière, au moyen de mesures de gestion des coûts et de tarifs équitables et raisonnables.
- Atteindre le niveau de productivité le plus élevé des ressources de l'Administration aux fins de la navigation sans danger.
- Assumer un rôle de leadership dans le secteur maritime auquel nous fournissons nos services, en facilitant la prise de décisions menant à des améliorations de la sécurité de la navigation et à l'efficacité des activités maritimes.

Énoncé de mission

L'Administration de pilotage du Pacifique est déterminée à fournir des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger et de faire progresser les intérêts du Canada.

Énoncé de vision

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

Valeurs de l'Administration

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

1. *Honnêteté et intégrité* - Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions les conséquences qu'il pourrait avoir sur toutes les personnes concernées. Nous faisons preuve d'intégrité et d'ouverture et nous nous soutenons mutuellement.
2. *Relations positives avec les parties* - Nous nous efforçons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.
3. *Qualité du service* - Nous visons l'excellence dans toutes nos activités en cherchant constamment à apprendre, à nous perfectionner et à nous améliorer. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous fournissons à nos clients et à nos partenaires.
4. *Obligation de rendre des comptes/responsabilité* - Nous devons, 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.
5. *Adaptabilité et innovation* - Nous prions l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.



Lettre de la présidente du conseil et du premier dirigeant

L'honorable Lisa Raitt
Ministre des Transports
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Le 9 février 2014

Madame,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2013.

L'année 2013 a été positive pour l'Administration en général, mais l'industrie maritime à laquelle nous fournissons nos services continue de lutter contre les problèmes de surcapacité et des occasions de fret limitées. Les tarifs d'affrètement des navires que nous pilotons demeurent nettement inférieurs au niveau de la viabilité économique et demeurent préoccupants pour l'avenir. En raison de ces problèmes auxquels font face nos clients, l'Administration a décidé de garder un tarif inférieur au coût pour 2013 et les trois années suivantes afin de faciliter la reprise des activités de l'industrie en utilisant le surplus accumulé au cours des années antérieures. Nous avons donc affiché un léger déficit en 2013 et afficherons des déficits supplémentaires au cours des trois prochaines années. Cette mesure a été planifiée et acceptée afin d'aider nos clients.

Sur le plan opérationnel, il y a eu 13 602 affectations en 2013, ce qui constitue une hausse de 5 % du nombre de navires déplacés par rapport à 2012. Les deux plus importants facteurs pour la réalisation de notre mandat de fournir des services de pilotage sûrs et efficaces sur la côte Ouest du Canada sont nos antécédents dans le domaine de la sécurité et le nombre de retards causés à des navires par l'Administration. Sur le plan de la sécurité, notre dossier demeure excellent sur la côte Ouest et n'affiche que cinq incidents mineurs en 2013, ce qui représente un taux de succès de 99,96 %. Sur le plan des retards, nous avons affiché un taux de réussite de 99,98 %. Nous continuerons de collaborer avec l'industrie et les pilotes en vue d'atteindre le taux de réussite insaisissable de 100 % pour la sécurité et la fiabilité.

Sur le plan stratégique, nous poursuivons nos efforts pour réaliser notre vision d'« être un chef de file mondial du pilotage maritime ». Pour ce faire, nous avons mis en place une politique sur le rendement de qualité, laquelle officialise entre autres la formation des pilotes et les examens par les pairs; nous avons mis en place une politique de gestion des risques organisationnels; nous avons mis à niveau notre système informatique pour répondre aux besoins de l'industrie, ce qui comprend les commandes en ligne, le calcul des factures pro forma et le calcul des créneaux de navigation; et, finalement, nous avons établi une politique de développement durable qui porte sur les préoccupations environnementales et les questions liées aux ressources humaines.

Nous avons maintenu notre programme de sensibilisation en 2013, dans le cadre duquel nous avons visité des ports et des collectivités et communiqué de l'information sur la sécurité du transport maritime sur la côte Ouest du Canada. Nous avons appuyé un grand nombre de promoteurs du secteur de l'énergie en participant à des journées portes ouvertes pour expliquer le rôle de l'Administration de pilotage du Pacifique dans le maintien de la sécurité de la navigation et la protection des eaux limpides de la côte de la Colombie-Britannique. Il demeurera difficile de veiller à ce que le public comprenne notre rôle compte tenu du mouvement considérable de lutte contre les navires-citernes au fur et à mesure de la progression des nombreux projets du secteur de l'énergie.

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

Notre réussite résulte en grande partie de notre excellente relation avec nos actionnaires, l'industrie à laquelle nous fournissons nos services et les pilotes qui déplacent sans danger les navires sur notre côte.

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

Respectueusement soumis.



Lorraine Cunningham
Présidente du conseil



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique

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

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

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

Gouvernance de l'Administration

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

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

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

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

Comité d'audit - Le président et trois membres du conseil d'administration sont également nommés au comité d'audit. Les membres de ce comité se réunissent huit fois par année et doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de l'ensemble des enjeux financiers, des audits externes, des audits internes et des assurances.

Comité de la gouvernance et des nominations - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année ou à la demande du président du comité. Le comité a pour mandat de mettre un accent sur la gouvernance organisationnelle, et de recommander des candidatures de membres pour le conseil d'administration ainsi que pour les postes de président du conseil et de premier dirigeant. De plus, il supervise l'orientation des nouveaux membres du conseil d'administration, ainsi que le processus d'autoévaluation du conseil, la formation et les compétences requises, l'évaluation annuelle du président et la planification de la relève de l'équipe de gestion de l'Administration.

Comité de formation en pilotage et d'examen - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année. Ce comité a pour mandat d'évaluer les pilotes et d'examiner les programmes de formation des pilotes en cours. Il est composé de membres de la direction de l'Administration et de membres de BC Coast Pilots. Un examinateur externe se joint au comité durant les examens annuels des pilotes.

Comité de la sécurité des bateaux-pilotes et des transports - Les membres de ce comité se réunissent au moins deux fois par année, ou plus fréquemment au besoin. Le comité est chargé d'établir les normes de sécurité et de surveiller l'exploitation sûre des bateaux-pilotes, des bateaux-taxis, des avions et des hélicoptères qui servent au transfert des pilotes depuis la terre ferme jusqu'aux navires, et vice versa. Il veille également à ce que l'Administration se conforme aux pratiques et règlements de sécurité établis par Transports Canada. Il est composé de pilotes côtiers et du fleuve Fraser, de membres de la direction de l'Administration et de membres du personnel des bateaux-pilotes.

Comité d'examen de la sécurité et des opérations - Les membres de ce comité se réunissent au besoin. Il a pour mandat d'examiner et d'évaluer les pratiques de pilotage et les sujets préoccupants et de chercher des solutions qui améliorent la sécurité et le rendement. Il est composé de membres de la direction de l'Administration, de membres de BC Coast Pilots et de membres de l'industrie maritime.

Gestion des risques organisationnels et préparatifs d'urgence - Les membres de ce comité se réunissent environ quatre fois par année et coordonnent des exercices axés sur le risque pour tester les risques déterminés. Ce comité a pour mandat d'assurer une approche uniforme de gestion des risques pour tous les secteurs opérationnels de l'Administration, d'améliorer la culture de la sensibilisation aux risques dans toute l'Administration et chez ses partenaires, et de gérer le niveau de risque résiduel présent dans les niveaux de tolérance de l'Administration. Son rôle consiste à documenter les risques de l'Administration, à les classer par catégories et par ordre d'importance, et à formuler des recommandations non exécutoires au conseil de l'Administration. Le comité est composé de représentants de BC Coast Pilots, des pilotes du fleuve Fraser, de la section de la répartition, des bateaux-pilotes, de la section de la comptabilité et de l'équipe de gestion.



Structure organisationnelle de l'Administration

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

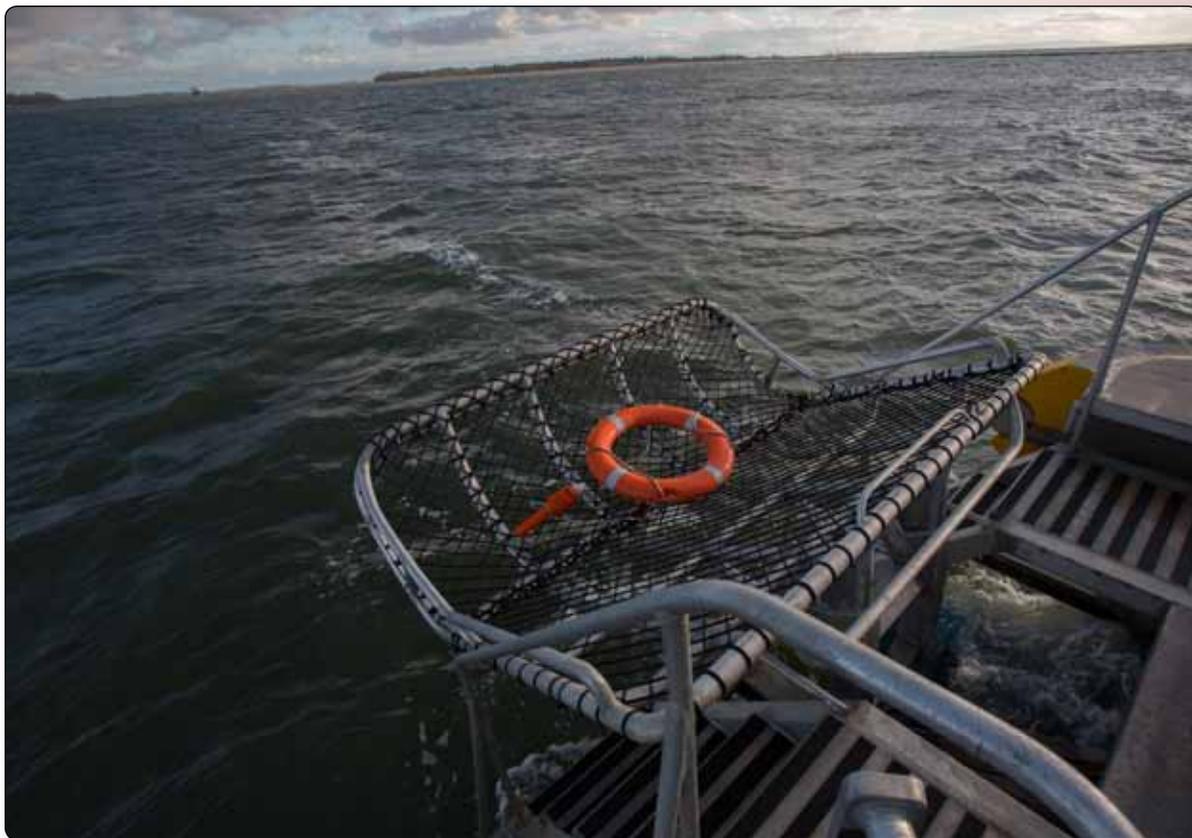
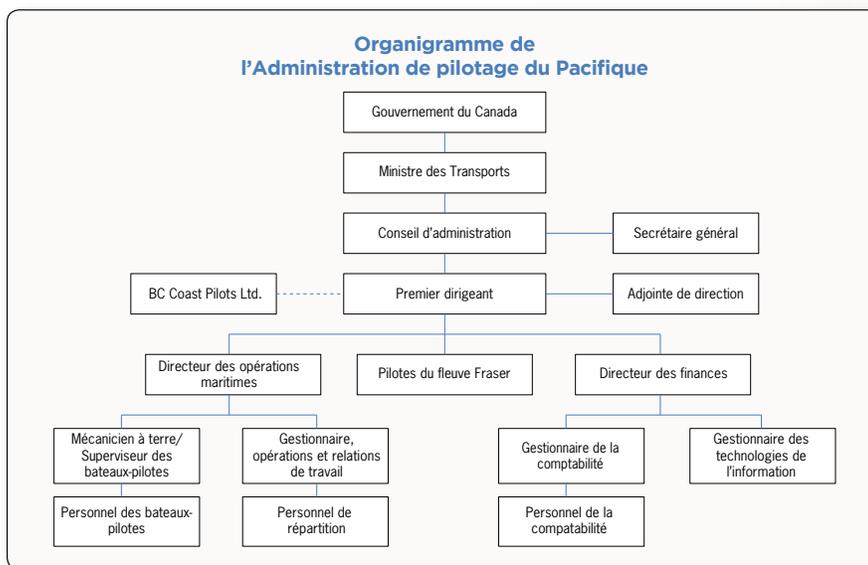
L'Administration est composée de 7 cadres, de 7 employés pilotes, de 11 répartiteurs, de 6 employés administratifs et de 26 employés responsables des bateaux-pilotes.

Par l'entremise de leur entreprise (British Columbia Coast Pilots Ltd), 100 pilotes maritimes indépendants

fournissent des services de pilotage côtier.

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

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



Divulgence et analyse de la direction

Survol des activités – 2013

L'année 2013 est demeurée pleine de potentiel pour l'Administration et ses intervenants à de nombreux égards. Il y a eu de nombreuses réunions avec des promoteurs de l'industrie pour discuter des plans futurs, des terminaux et des routes de navigation dans l'ensemble de notre territoire. La plupart de ces terminaux sont toujours à l'étape de la planification, mais nous continuons de tenir compte de la possibilité de trafic accru et de demande supplémentaire de services de pilotage dans nos stratégies pour l'avenir.

Durant l'année, il a été demandé au groupe de la haute direction de l'Administration d'assister à des journées portes ouvertes sur les propositions de terminaux pétroliers et gaziers. Le groupe de gestion a également assisté à des salons des carrières où nous pouvons présenter l'industrie du pilotage et en discuter avec un public plus jeune.

Le premier dirigeant de l'Administration a été cité à maintes reprises dans les médias imprimés et à la radio au sujet des mesures de sécurité en matière de pilotage et de notre capacité de fournir des services à l'industrie maritime. Le Sénat canadien a également demandé le témoignage du premier dirigeant sur la question de la sécurité des navires-citernes.

En ce qui concerne le trafic, 2013 a dépassé de 656 affectations l'année précédente et s'est terminée avec 12 480 affectations côtières et 1 122 affectations sur le fleuve Fraser. En tout, cela représente une hausse de 5 % du trafic par rapport à 2012.

Des gains de trafic ont été observés dans des secteurs des produits de base, à savoir le charbon, les céréales, le pétrole, la potasse et le soufre, tandis que les produits forestiers ont légèrement diminué. Des gains ont également été enregistrés pour les affectations dans les secteurs des conteneurs, des automobiles et des croisières en 2013. La clientèle de l'Administration est bien diversifiée, mais dépend en grande partie de l'exportation de matières premières vers les marchés asiatiques.

Les résultats financiers de l'Administration reposent sur le trafic et, grâce à ces niveaux solides d'affectations, nous avons enregistré des produits de 72,0 millions de dollars et une légère perte de 0,3 million de dollars qui était prévue dans le budget. Les réserves de trésorerie de l'Administration n'ont pas changé considérablement et nous demeurons sans dette avec des réserves financières de 6,3 millions de dollars investies dans des obligations du gouvernement du Canada à faible risque. Puisque nous procédons par autofinancement et que nous ne sommes pas autorisés à demander des crédits au Parlement, nous devons absolument avoir des stratégies pour disposer de fonds adéquats, contrôler les dettes et financer les programmes de remplacement des immobilisations.

Tout comme pour les dernières années, la formation et le

perfectionnement des pilotes demeurent un centre d'intérêt majeur pour l'Administration, qui a dépensé 1,1 million de dollars à cet égard au cours de l'année. Durant l'année, trois apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet et quatre autres ont entrepris leur programme d'apprentissage. De plus, deux séances d'examen pour apprentis sont prévues en 2014 pour accroître davantage le bassin potentiel de candidats pilotes. La disponibilité et la formation des futurs pilotes constitueront un de nos principaux défis dans l'avenir.

La gestion des risques organisationnels (GRO) demeure une priorité absolue et comprend la participation continue de tous nos employés et entrepreneurs. L'Administration a continué de planifier des scénarios où les risques sont simulés dans des situations de catastrophe durant l'année et a testé ses opérations de répartition.



Les secteurs nord de notre territoire, Prince Rupert et Kitimat, demeurent très prometteurs puisque de nombreux terminaux de GNL font actuellement l'objet de discussions ou sont prévus dans cette région. Ce ne sont pas tous ces projets qui seront réalisés, mais nos services devront être fournis compte tenu de l'ampleur et du potentiel énormes de cette industrie. Également dans le Nord, Kitimat est le lieu proposé pour le terminal du pipeline Northern Gateway d'Enbridge.

Prince Rupert construit actuellement une infrastructure qui facilitera le transit de volumes accrus de conteneurs, de charbon et de céréales. En 2013, un terminal d'expédition de granules de bois ouvert dans ce port a fait croître notre nombre d'affectations de pilotage.

Au port de Vancouver, nous continuons de surveiller les plans visant à accroître les volumes de conteneurs à la suite d'une expansion majeure à Deltaport. Il y a également de grands projets qui font l'objet de discussions et sont planifiés, et qui augmenteront les volumes de charbon et de pétrole en transit dans ce port et sur le fleuve Fraser.

De plus, l'île de Vancouver est prometteuse pour un terminal de GNL possible, et une étude pour un terminal à conteneurs a été entreprise pour le secteur de Port Alberni compte tenu de l'intérêt renouvelé envers le concept de transport maritime à courte distance.

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

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

Trafic

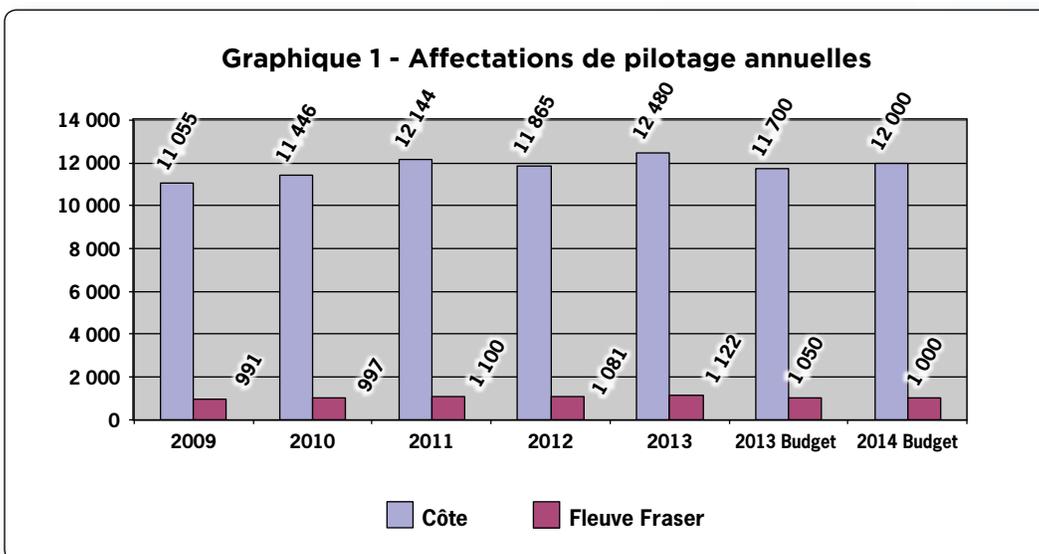
Nous avons mentionné précédemment la diversité de la clientèle de l'Administration, que le tableau ci-dessous met davantage en évidence. Notre plus grand secteur est celui des conteneurs, qui compte pour 15 % de nos volumes d'activités. Sur la côte Ouest, nous remarquons que les conteneurs arrivent entièrement emplies et partent habituellement vides. Nous remarquons également que les croisières ont augmenté en 2013, principalement en raison de deux navires supplémentaires ajoutés à la rotation de l'Alaska qui font escale dans notre région. Les autres secteurs tels que le charbon, les céréales, le pétrole, la potasse et le soufre ont tous affiché des gains de trafic par rapport à l'année précédente. Ce sont tous des produits de base recherchés actuellement dans l'ensemble de l'Asie. Même si le secteur des produits forestiers a connu une légère baisse en 2013, il représente toujours 11 % de nos

voyages. Le secteur des automobiles représente habituellement 9 % à 10 % de nos activités par année. Le trafic aux postes de mouillage de Vancouver est demeuré à 12 % et résulte généralement de l'attente ou du chargement des navires à différents postes d'accostage.

Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures nécessitent les services d'un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures consécutives au maximum et il doit ensuite avoir une période de repos suffisante. Au cours d'une année moyenne, l'Administration doit affecter deux pilotes environ 700 fois. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certains voyages dans le Nord, comme ceux à destination de Kitimat et de Stewart.

Voyages annuels par secteur de marchandises - Côte et fleuve								
Produit de base	Données réelles 2012	%	Données réelles 2013	%	Budget 2013	%	Budget 2014	%
Automobiles	1 188	10 %	1 182	9 %	1 120	9 %	1 140	9 %
Conteneurs	1 871	15 %	1 928	15 %	1 800	15 %	1 860	15 %
Croisières	828	7 %	889	7 %	850	7 %	880	7 %
Charbon	950	8 %	1 048	8 %	960	8 %	1 040	9 %
Céréales	1 525	12 %	1 564	12 %	1 460	12 %	1 510	12 %
Pétrole	676	5 %	775	6 %	660	5 %	730	6 %
Produits forestiers	1 452	12 %	1 401	11 %	1 500	12 %	1 330	11 %
Potasse et soufre	455	4 %	483	4 %	470	4 %	550	4 %
Postes de mouillage - Vancouver	1 508	12 %	1 572	12 %	1 400	12 %	1 500	12 %
Autres	1 839	15 %	1 998	16 %	1 830	16 %	1 740	15 %
Total des voyages	12 292	100 %	12 840	100 %	12 050	100 %	12 280	100 %

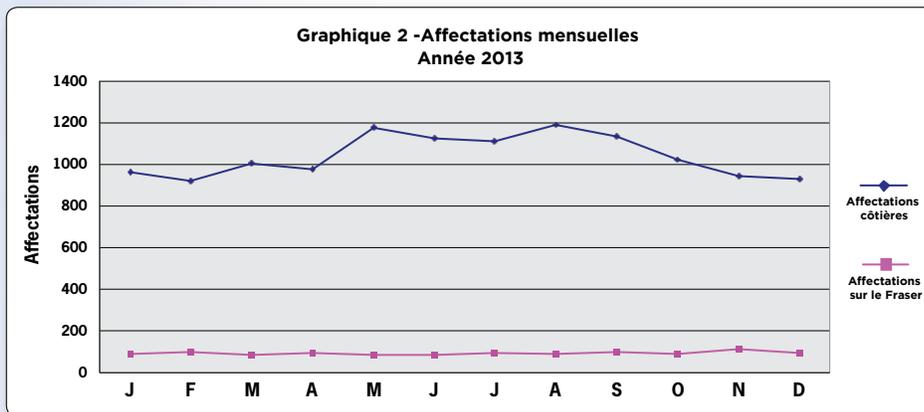
Le graphique 1 présente les voyages annuels mentionnés précédemment et comprend les 762 affectations où deux pilotes ont été affectés en 2013. Cette hausse par rapport aux 654 affectations d'un deuxième pilote en 2012 est due principalement à l'augmentation du trafic des navires de croisière.



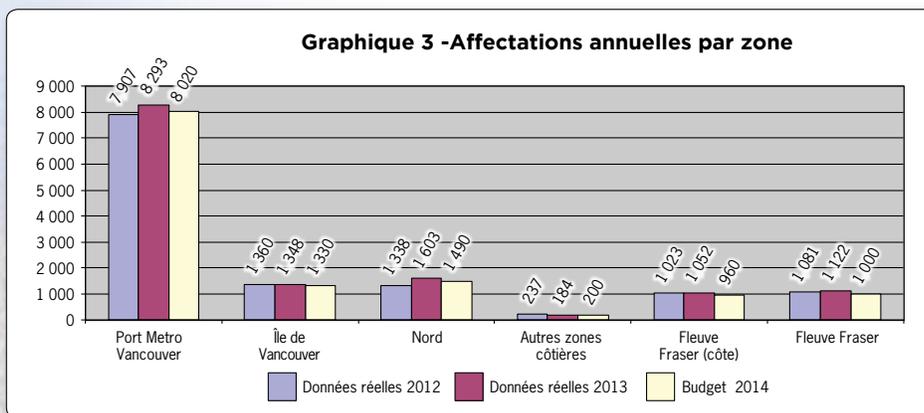
En 2013, British Columbia Coast Pilots Ltd, une entreprise privée de 100 pilotes indépendants qui travaillent à contrat pour l'Administration, a effectué 12 480 affectations côtières.

Les affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par sept employés pilotes, qui y ont réalisé 1 122 affectations.

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



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



La zone de service de Port Metro Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic. Elle représente 67 % (67 % en 2012) de toutes les affectations côtières réalisées par l'Administration. Cela représente environ 50 postes d'accostage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services.

Le nombre global de voyages de navires est demeuré très comparable à l'année précédente et l'Administration prévoit une légère baisse dans son budget principalement en raison des affectations pour les automobiles en 2014.

La zone de service de l'île de Vancouver a représenté 11 % (12 % en 2012) des affectations côtières de pilotage de l'Administration. Le trafic de 2013 est demeuré comparable à celui de l'année précédente, et a diminué de 12 affectations. Ce secteur compte actuellement environ 15 postes d'accostage et offre également des postes de mouillage supplémentaires quand ceux de PMV sont tous utilisés. Le budget de 2014 prévoit du trafic comparable à celui des deux dernières années. Ogden Point à Victoria demeure un terminal très occupé puisqu'il sert les navires de croisière qui circulent entre l'Alaska et leur port d'attache, à savoir Seattle.

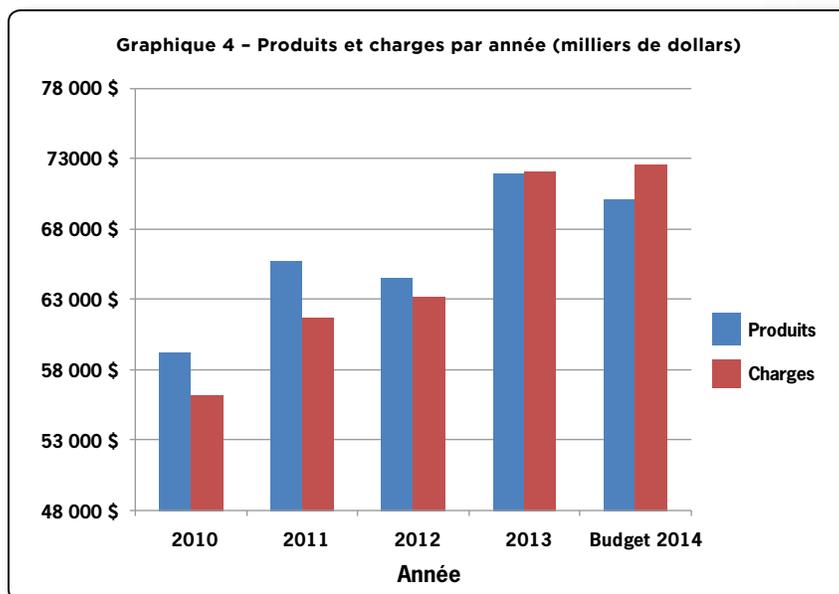
La zone du Nord, qui inclut Prince Rupert, Kitimat et Stewart, représentait 13 % (11 % en 2012) des affectations de

pilotage côtier de l'Administration. La majeure partie de la hausse observée en 2013 était à Prince Rupert, qui a enregistré une augmentation de trafic à ses terminaux de conteneurs et de céréales. Le terminal à conteneurs de Prince Rupert a profité d'une troisième escale hebdomadaire qui a débuté à la fin de 2012, et le terminal de céréales a accru sa production. Kitimat a lui aussi connu une hausse de trafic principalement en raison de la modernisation de la fonderie Alcan. En tout, Kitimat compte pour environ 200 affectations annuelles et le budget de 2014 prévoit un nombre comparable.

Le trafic sur le fleuve Fraser en 2013 a légèrement augmenté et atteint 1 122 affectations (1 081 en 2012). Le fleuve comporte deux terminaux d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les produits en vrac et les produits divers. La navigation sur le Fraser requiert les services d'un pilote côtier jusqu'à la station d'embarquement de Sand Heads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci. Une fois sur le fleuve Fraser, un employé pilote est responsable du pilotage pour se rendre aux postes d'accostage et lorsqu'il les quitte. En tout, ce secteur comprend dix postes d'accostage actifs et le budget de 2014 prévoit une baisse due principalement à la fermeture d'un terminal d'automobiles.

Commentaires financiers

En 2013, l'Administration a enregistré des produits de 72,0 millions de dollars et une légère perte nette de 0,3 million de dollars qui était prévue dans le budget, et ce, après sept années consécutives de bénéfice net.



Le 1er avril 2013, l'Administration a haussé de 2,9 % ses tarifs avec le soutien écrit de l'industrie. Cette hausse tarifaire visait à faire face aux coûts contractuels accrus résultant des ententes de services et des conventions collectives qui étaient en place durant toute l'année.

Les résultats financiers réels de 2013 étaient une combinaison de facteurs qui ont entraîné une légère perte pour l'année. Les écarts les plus considérables sont expliqués ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier en 2013 dépassaient de 5,1 millions de dollars le budget. Cela était dû principalement au trafic côtier accru par rapport au budget, à savoir 12 480 affectations par rapport à 11 700 affectations. Cette hausse, avec l'augmentation des produits moyens par affectation côtière, reflète la taille croissante et l'évolution des types de navires.
2. L'écart favorable des produits côtiers mentionnés ci-dessus doit être ajusté et tenir compte des honoraires accrus des pilotes contractuels puisque les pilotes côtiers sont payés pour chaque affectation. Une fois pris en considération les honoraires accrus et les augmentations contractuelles concernant les rappels, les pilotes saisonniers et un pilote supplémentaire en poste à Prince Rupert, la marge de profit de ce secteur est inférieure de 1,1 million de dollars au budget.
3. Les produits de pilotage sur le fleuve ont dépassé de 210 000 \$ (8 %) le budget de 2013, ce qui correspond à la hausse réelle du trafic par rapport au budget. Puisque l'Administration emploie des pilotes salariés dans ce secteur, toute hausse des produits accroît habituellement le bénéfice net, après avoir tenu compte du nombre accru d'heures supplémentaires.
4. Les produits liés aux déplacements ont dépassé de 650 000 \$ le budget, ce qui correspond aux niveaux de trafic. Les niveaux de trafic accrus ont entraîné des coûts supplémentaires de 520 000 \$ pour transporter les pilotes jusqu'aux lieux des affectations et les ramener sur la terre ferme. En tout, la marge de profit de ce secteur dépassait de 130 000 \$ celle prévue dans le budget.
5. Les produits générés par les bateaux-pilotes fluctuent eux aussi en fonction du trafic et étaient donc positifs par rapport au budget. Les stations exploitées par des employés à Brotchie, Sand Heads et l'île Triple ont généré des produits qui dépassaient de 710 000 \$ le montant prévu dans le budget. Ces produits ont été absorbés par les coûts salariaux accrus et les coûts de fonctionnement des navires, des réparations et du carburant de 680 000 \$ nécessaires pour fournir des services pour le trafic. En tout, la marge de profit de ce secteur dépassait de 30 000 \$ celle prévue dans le budget.
6. Les produits des bateaux-pilotes comprennent les activités des bateaux-pilotes à contrat qui ont généré des produits dépassant de 430 000 \$ le budget. L'exploitant est payé au voyage, et le trafic accru a donc entraîné des paiements supplémentaires de 390 000 \$ qui ont donné une légère hausse de 40 000 \$ de la marge de profit par rapport au budget.
7. Les coûts liés aux apprentis pilotes sont inclus dans la formation des pilotes et ont eu pour l'année un effet négatif de 110 000 \$ sur le budget parce que nous avons eu plus d'apprentis dans le programme que prévu initialement dans le budget.

8. La formation des pilotes expérimentés pour l'année a entraîné un léger écart défavorable de 50 000 \$ par rapport au budget.
9. Le total des autres charges était inférieur de 1,1 million de dollars au budget. Cette catégorie comprenait entre autres les articles majeurs suivants :
 - l'Administration avait prévu 1,0 million de dollars dans le budget pour une étude sur les hélicoptères et des tests d'embarquement en 2013. Durant l'année, une étude initiale a été réalisée pour 140 000 \$, ce qui a donné un écart favorable de 860 000 \$;
 - les projets opérationnels en 2013 ont coûté 70 000 \$ de moins que prévu dans le budget principalement en raison d'une entente de partage des coûts négociée avec deux autres parties;
 - les charges de soutien des unités de pilotage portables (UPP) ont eu un effet positif de 180 000 \$ sur le budget, principalement en raison du report de l'achat d'un logiciel de cartes électroniques;
 - puisque le remplacement des UPP est prévu durant l'année civile 2014, l'Administration a accéléré de 240 000 \$ l'amortissement de ces unités durant l'année par rapport au budget;
 - les autres coûts indirects comprennent le loyer des bureaux, les services publics, les charges du conseil d'administration, les frais des services juridiques, les systèmes informatiques et les frais de consultation, et étaient favorables de 180 000 \$ au budget.

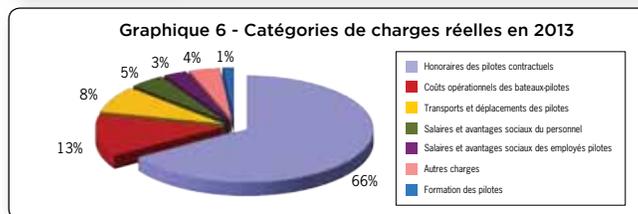
Le graphique 5 compare en détail les principales catégories de produits et de charges avec le budget de 2014.

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

Le graphique 6 présente la ventilation des principales catégories de charges pour 2013, sous la forme de pourcentages des charges totales.

Comme pendant les années précédentes, environ 80 % des charges totales annuelles de l'Administration étaient visées par une entente de services ou des conventions collectives.

	Données réelles 2013	Budget 2013	Écart par rapport au budget	Budget 2014
Catégories de produits (milliers de dollars) :				
Pilotage côtier	52 225 \$	47 170 \$	5 055 \$	51 310 \$
Pilotage fluvial	2 772 \$	2 560 \$	212 \$	2 480 \$
Déplacements	7 120 \$	6 470 \$	650 \$	6 950 \$
Bateaux-pilotes	9 714 \$	8 570 \$	1 144 \$	9 250 \$
Autres produits	128 \$	120 \$	8 \$	120 \$
Total des produits	71 959 \$	64 890 \$	7 069 \$	70 110 \$
Expense Categories (000's):				
Honoraires des pilotes contractuels	47 663 \$	41 500 \$	(6 163 \$)	47 210 \$
Coûts des bateaux-pilotes	9 055 \$	7 990 \$	(1 065 \$)	8 745 \$
Transports et déplacements	5 914 \$	5 390 \$	(524 \$)	5 840 \$
Salaires et avantages sociaux du personnel	3 297 \$	3 360 \$	63 \$	3 410 \$
Salaires et avantages sociaux des employés pilotes	2 312 \$	2 200 \$	(112 \$)	2 220 \$
Autres charges	2 898 \$	4 030 \$	1 132 \$	3 435 \$
Formation des pilotes	1 112 \$	1 020 \$	(92 \$)	1 790 \$
Total des charges	72 251 \$	65 490 \$	(6 761 \$)	72 650 \$
Bénéfice (déficit) net	(292 \$)	(600 \$)	308 \$	(2 540 \$)



Résumé des antécédents financiers (milliers de dollars)						
	Données réelles 2009	Données réelles 2010	Données réelles 2011	Données réelles 2012	Données réelles 2013	Budget 2014
Résultats financiers						
Produits	55 925 \$	59 260 \$	65 797 \$	64 576 \$	71 959 \$	70 110 \$
Charges	51 990 \$	56 213 \$	61 748 \$	63 223 \$	72 251 \$	72 650 \$
Bénéfice (déficit) net	3 935 \$	3 047 \$	4 049 \$	1 353 \$	(292 \$)	(2 540 \$)
Situation financière						
Actifs à court terme	10 216 \$	12 418 \$	12 428 \$	13 696 \$	14 854 \$	10 182 \$
Passif à court terme	9 181 \$	9 552 \$	6 740 \$	7 172 \$	7 759 \$	6 000 \$
Fonds de roulement	1 035 \$	2 866 \$	5 688 \$	6 524 \$	7 095 \$	4 182 \$
Immobilisations nettes	10 629 \$	11 282 \$	10 477 \$	10 255 \$	9 195 \$	10 871 \$
Indicateurs opérationnels (données réelles)						
Nombre moyen de pilotes						
Côte	99	98	98	98	100	100
Fleuve Fraser	8	7	7	7	7	7
Nombre d'affectations						
Côte	11,055	11,446	12,144	11,865	12,480	12,000
Fleuve Fraser	991	997	1,100	1,081	1,022	1,000
Produits moyens de pilotage par affectation (\$ - Données réelles)						
Côte	3 531 \$	3 635 \$	3 805 \$	3 891 \$	4 185 \$	4 276 \$
Fleuve Fraser	2 113 \$	2 136 \$	2 205 \$	2 339 \$	2 471 \$	2 480 \$

Rapport d'incidents

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

Enquêtes de catégorie A

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

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

Année	Affectations sans	Nombre			
	incident	Total	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2009	99.950 %	6	0	2	4
2010	99.984 %	2	0	0	2
2011	99.962 %	5	0	0	5
2012	99.946 %	7	0	3	4
2013	99.963 %	5	0	0	5

Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques organisationnels (GRO) a été intégré à la stratégie de l'Administration, et a accompli des progrès considérables en vue de créer une culture de gestion des risques dans tout l'organisme. Tous les domaines opérationnels de l'Administration ont été intégrés à ce programme, y compris les pilotes contractuels et les employés pilotes, les bateaux-pilotes, les activités de répartition, la gestion ainsi que le conseil d'administration et la direction.

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

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 : risques qui concernent la liquidité, la disponibilité du capital et la structure du capital.
- Risque organisationnel : risques qui découlent de la façon dont l'Administration gère ses ressources

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.

L'Administration demeure déterminée à ce qu'il y ait, pour tous les risques, des mesures d'atténuation appropriées qui sont examinées régulièrement. Les responsables des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et les mesures d'atténuation, qui font partie d'un document complet sur les risques. Elles ne sont pas comprises dans le présent rapport compte tenu de leur longueur. En général, les risques jugés élevés sont examinés au moins une fois tous les trois mois, les risques jugés moyens sont examinés au moins une fois tous les six mois et les risques jugés faibles sont examinés au moins une fois par année. De plus, les responsables des risques, qui sont membres du groupe de gestion, sont tenus de présenter annuellement leur(s) risque(s) au comité de gestion des risques organisationnels.

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

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

Répercussions	Financières	Opérationnelles				Stratégiques	
		Humains	Propriétés	Navires	Environnement	Réputation	Perturbation des activités
Extrême 5	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 millions de dollars	Mort de plusieurs personnes et de multiples personnes avec des blessures graves à long terme Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant plus d'un mois ou des pertes financières de plus de 10 millions de dollars	Navire coule ou subit des dommages tellement graves qu'il s'agit d'une perte réputée totale	Incident cause des dommages continus à long terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent plus d'un mois)	Couverture négative continue en première page des médias nationaux Couverture par les médias internationaux	Menace la viabilité de l'Administration à long terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent plus d'un mois)
Très élevé 4	Répercussions financières pour l'Administration de 5 millions à 10 millions de dollars	Mort d'une seule personne et de multiples personnes avec des blessures graves à long terme Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à un mois ou des pertes financières de 5 millions à 10 millions de dollars	Navire subit des dommages suffisamment graves qu'il a besoin d'être remorqué jusqu'à une cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période allant jusqu'à un mois	Incident cause des dommages continus à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent jusqu'à un mois)	Couverture négative en première page des médias nationaux et couverture médiatique internationale intermittente	Menace la viabilité de l'Administration à moyen terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à un mois)
Élevé 3	Répercussions financières de 1 million à 5 millions de dollars	Quelques personnes avec des blessures graves à long terme et de multiples blessures mineures	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à deux semaines ou des pertes financières de 1 million à 5 millions de dollars	Navire subit des dommages suffisamment graves qu'il doit être mis en cale sèche et ne peut être utilisé pendant deux semaines	Incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent jusqu'à deux semaines)	Couverture négative intermittente par les médias nationaux	Menace la viabilité de l'Administration à court terme (Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à deux semaines)
Moyen 2	Répercussions financières de 500 000 \$ à 1 million de dollars	Une personne avec des blessures graves à long terme Quelques blessures mineures	Dommmages à la propriété qui causent l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à une semaine ou des répercussions financières de 500 000 \$ à 1 million de dollars	Navire subit des dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant une semaine	Incident cause des dommages à court terme à l'environnement (c.-à-d. les dommages durent tout au plus une semaine)	Couverture négative continue en première page des médias locaux Le conseil d'administration et Ottawa reçoivent des plaintes de la Chamber of Shipping et de clients importants	Problèmes opérationnels qui durent jusqu'à une semaine, mais aucune cessation des activités
Faible 1	Répercussions financières jusqu'à 500 000 \$	Une ou de multiples blessures mineures qui nécessitent des premiers soins sur place ou des traitements à l'extérieur du site	Dommmages à la propriété qui causent l'arrêt des activités pendant une période allant jusqu'à 72 heures ou des répercussions financières allant jusqu'à 500 000 \$	Dommmages mineurs sans répercussions ou dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant tout au plus 72 heures	Incident cause des dommages minimes ou intermittents à l'environnement pendant une courte période de temps (c.-à-d. les dommages durent tout au plus une journée)	Couverture négative intermittente par les médias locaux Plaintes reçues de la part de la Chamber of Shipping ou de clients	Aucun problème opérationnel, ou problèmes opérationnels qui durent jusqu'à 72 heures

Méthode de cotation des risques

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

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
1	Protocoles des pilotes et implication dans un incident	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊME	ÉLEVÉ
2	Recrutement futur de pilotes qualifiés convenables	Stratégique	Aucune	FAIBLE	EXTRÊME	ÉLEVÉ
3	Défaillance des applications de TI clés	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉ	ÉLEVÉ
4	Défaillance des systèmes de télécommunications (voix et données)	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉ	ÉLEVÉ
5	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec les actionnaires	Stratégique	Aucune	MOYEN	TRÈS ÉLEVÉ	MOYEN
6	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec les pilotes	Stratégique	Aucune	MOYEN	TRÈS ÉLEVÉ	MOYEN
7	Communication durant un incident (médias)	Incidents	Communications	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉ	MOYEN
8	Santé économique de BC Coast Pilots Ltd.	Externe	Fournisseurs	TRÈS FAIBLE	TRÈS ÉLEVÉ	MOYEN
9	Formation des pilotes côtiers	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
10	Relève de la direction	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
11	Drogues et alcool	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
12	Recrutement et formation de l'équipage des bateaux-pilotes	Organisationnel	Formation	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
13	Fraude interne et externe	Finances	Fraude	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
14	Système de contrôle financier	Finances	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
15	Retard d'un navire causé par l'Administration	Opérationnel	Aucune	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN
16	Problèmes relatifs à un fournisseur de TI	Opérationnel	Technologie	FAIBLE	ÉLEVÉ	MOYEN

Méthode de cotation des risques

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
17	Sécurité générale des équipages des bateaux-pilotes de l'Administration	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	MOYEN	MOYEN	MOYEN
18	Changements, lacunes ou erreurs au sein de l'industrie	Externe	Aucune	MOYEN	MOYEN	MOYEN
19	Retard d'un navire en raison de problèmes externes	Opérationnel	Aucune	ÉLEVÉ	FAIBLE	MOYEN
20	Gestion de la main - d'œuvre – Pilotes du fleuve Fraser	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
21	Évolution des conditions économiques et financières et questions de politique qui touchent le volume de trafic	Externe	Finances	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
22	Maintien de bonnes relations d'intervenants avec l'industrie maritime	Stratégique	Aucune	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
23	Gestion de la main - d'œuvre – International Longshore & Warehouse Union	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
24	Gestion de la main - d'œuvre – Équipages des bateaux-pilotes	Organisationnel	Ressources humaines	FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
25	Sécurité générale des pilotes	Opérationnel	Santé et sécurité au travail	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
26	Recrutement et formation de pilotes pour le fleuve Fraser	Organisationnel	Formation	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
27	Gestion des RH pour l'Administration	Organisationnel	Ressources humaines	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
28	Planification des catastrophes et des urgences	Opérationnel	Danger	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
29	Coordination transfrontalière de la gestion des incidents	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	ÉLEVÉ	FAIBLE
30	Communication durant un incident (gouvernement)	Incidents	Communications	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

Méthode de cotation des risques

Priorité	Nom et contexte du risque	Catégorie	Sous-catégorie	Probabilité (résiduelle)	Répercussion (résiduelle)	Cote de risque
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
37	Sécurité des biens matériels	Opérationnel	Sécurité	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
38	Cargaisons dangereuses ou toxiques	Externe	Danger	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
39	Comptes débiteurs	Finances	Aucune	FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
40	Recrutement et formation du personnel administratif	Organisationnel	Formation	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
41	Coordination de la gestion des incidents au sein du Canada	Incidents	Gestion des incidents	TRÈS FAIBLE	MOYEN	FAIBLE
42	Coordination de multiples enquêtes à la suite d'un incident transfrontalier	Incidents	Gestion des 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	Réserve financière/Tarif	Finances	Aucune	FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
46	Comptes créditeurs	Finances	Aucune	TRÈS FAIBLE	FAIBLE	FAIBLE
47	Problèmes liés à la réalisation d'activités dans des voies navigables communes	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
48	Pilotes qui montent à bord de navires grâce à un hélicoptère (au moyen d'un treuil)	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
49	Perte du savoir et planification de la relève de la section de la répartition	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
50	Fatigue des pilotes	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté
51	Uniformité de l'aménagement des passerelles et nouvel équipement des passerelles	Nouveau	Aucune	Non coté	Non coté	Non coté

Évaluations clés du rendement

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

Résultats pour l'année 2013

ECR DESCRIPTION	BUT	DONNÉES RÉELLES
1 Prestation de services dans les délais (Nombre de retards causés par les pilotes)	0	1
2 Répartition sans erreur (Nombre d'erreurs de répartition qui causent des retards)	0	1
3 Incidents à bord de navires contrôlés par l'Administration		
a) Incidents de catégorie A	0	0
b) Incidents de catégories B et C	< 5/an	5
4 Incidents à bord de bateaux-pilotes		
a) Incidents de catégorie A	0	0
b) Incidents de catégories B et C	0	0
c) Incidents entraînant une perte de temps	0	0
5 Temps d'indisponibilité imprévu des bateaux-pilotes		
a) Qui entraîne des retards opérationnels (Nombre total de jours d'indisponibilité qui entraînent des retards / total des jours)	0 %	0,11 %
b) Qui n'entraîne pas de retards opérationnels (Nombre total de jours d'indisponibilité qui n'entraînent pas des retards / total des jours)	0 %	0,93 %
6 Développement durable		
a) Environnement : rapports de pollution des bateaux- pilotes	0	0
b) Gens (clients) : satisfaction en matière de règlement des plaintes sur le niveau de service	80 %	100 %
7 Temps de fonctionnement combiné des ordinateurs (Vancouver et Victoria)	100 %	100 %
8 Maintien des coûts indirects à moins de 8,5 %	8,5 %	7,7 %
9 Maintien d'un fonds de prévoyance approprié (2013 - 5 % du total des produits annuels)	5 %	8,8 %
10 Comptes débiteurs (Pourcentage des factures de moins de 30 jours civils)	90 %	91,3 %
11 Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	8 jours	3,8 jours
12 Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	8 jours	2,9 jours

ECR - 1 et 2 - Ces ECR sont un indicateur du niveau de service fourni à l'industrie maritime. Les services de pilotage sont fournis lorsqu'un client fait une demande, peu importe le moment.

ECR - 3 et 4 - Ces ECR concernent le profil de l'Administration en matière de sécurité. Tous les incidents associés aux navires et aux bateaux-pilotes sont consignés et font l'objet d'une enquête au besoin. Ces mesures visent à améliorer notre profil de sécurité chaque fois que cela est possible.

ECR - 5 - Cette ECR évalue les activités d'exploitation des bateaux-pilotes par l'Administration en 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. L'Administration peut également affréter un bateau-pilote si ses bateaux-pilotes de réserve sont déjà affectés.

ECR - 6 (a) - Cette ECR a été ajoutée en 2013 pour commencer à évaluer le programme de développement durable de l'Administration.

ECR - 6 (b) - Cette ECR surveille le pourcentage de plaintes sur le niveau de service résolues avec succès par rapport au nombre total de plaintes sur le niveau de service.

ECR - 7 - Cette ECR mesure le temps de fonctionnement des ordinateurs de notre base de données de répartition, qui constitue le principal système informatique de l'Administration. Nos centres de répartition 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.

ECR – 8, 9 et 10 – Ces trois ECR sont de nature financière et reflètent de bonnes pratiques opérationnelles générales. Le niveau de fonds de prévoyance est établi par le conseil d'administration de l'Administration et vise à financer les activités pendant une période allant jusqu'à six mois s'il y a un ou plusieurs enjeux majeurs continus ou un cas de force majeure.

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

Réalisations en 2013

- Une convention collective de sept ans visant les employés pilotes a été signée pendant l'année. Elle expirera le 31 janvier 2020.
- La formation des pilotes cette année a compris ce qui suit :
 - o onze pilotes expérimentés ont suivi une formation à Port Revel, en France, au centre de formation sur modèles de navires;
 - o trois pilotes expérimentés ont suivi une formation à Warsash, en Angleterre, au centre de formation sur modèles de navires;
 - o deux pilotes expérimentés ont fait un stage au centre de formation sur modèles de navires d'Iława (Pologne);
 - o dix pilotes expérimentés ont reçu une formation sur les systèmes de propulsion Azipod à Seattle, aux États-Unis.
- Trois apprentis pilotes côtiers ont reçu leur brevet en 2013. De plus, quatre apprentis pilotes ont entrepris leur programme d'apprentissage durant l'année et devraient recevoir leur brevet en 2014.
- 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, 34 candidats étaient inscrits à ce programme.
- Le programme de gestion des risques organisationnels a continué de planifier des scénarios d'urgence durant l'année. Un exercice à grand déploiement qui simulait un séisme majeur a eu lieu en octobre 2013; les employés de répartition et de bureau de l'Administration y ont participé.
- La mise en place du processus ISO pour la répartition et les activités des bateaux-pilotes a été complétée à 50 % en 2013 et devrait être terminée comme prévu en 2014.
- Une étude d'embarquement des pilotes par hélicoptère a été produite en 2013 et servira à déterminer davantage la viabilité et les questions liées aux coûts concernant ce type d'embarquement.
- L'Administration a continué de participer à des rencontres publiques concernant les propositions d'aménagement de terminal prévues pour notre territoire.
- Le premier dirigeant de l'Administration a présenté un exposé au Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles sur la sécurité des navires-citernes sur la côte Ouest.
- Des exposés ont également été présentés à l'Office national de l'énergie et au comité fédéral d'examen des navires-citernes au cours de l'année.
- L'Administration a pris la responsabilité des plaintes relatives aux postes de mouillage de la baie de Cowichan et collabore avec un groupe mixte industrie/pilotes pour régler ces problèmes.
- Un module en ligne pour la commande de services de pilotage a été rendu disponible sur le site Web de l'Administration en 2012. En 2013, ce module a été amélioré davantage, ce qui permet aux utilisateurs de changer ou d'annuler leurs commandes de services de pilotage. Vingt-cinq pour cent des commandes de services de pilotage sont maintenant effectuées par l'entremise du module en ligne.

Effectif de candidats pilotes qualifiés au 31 décembre 2013

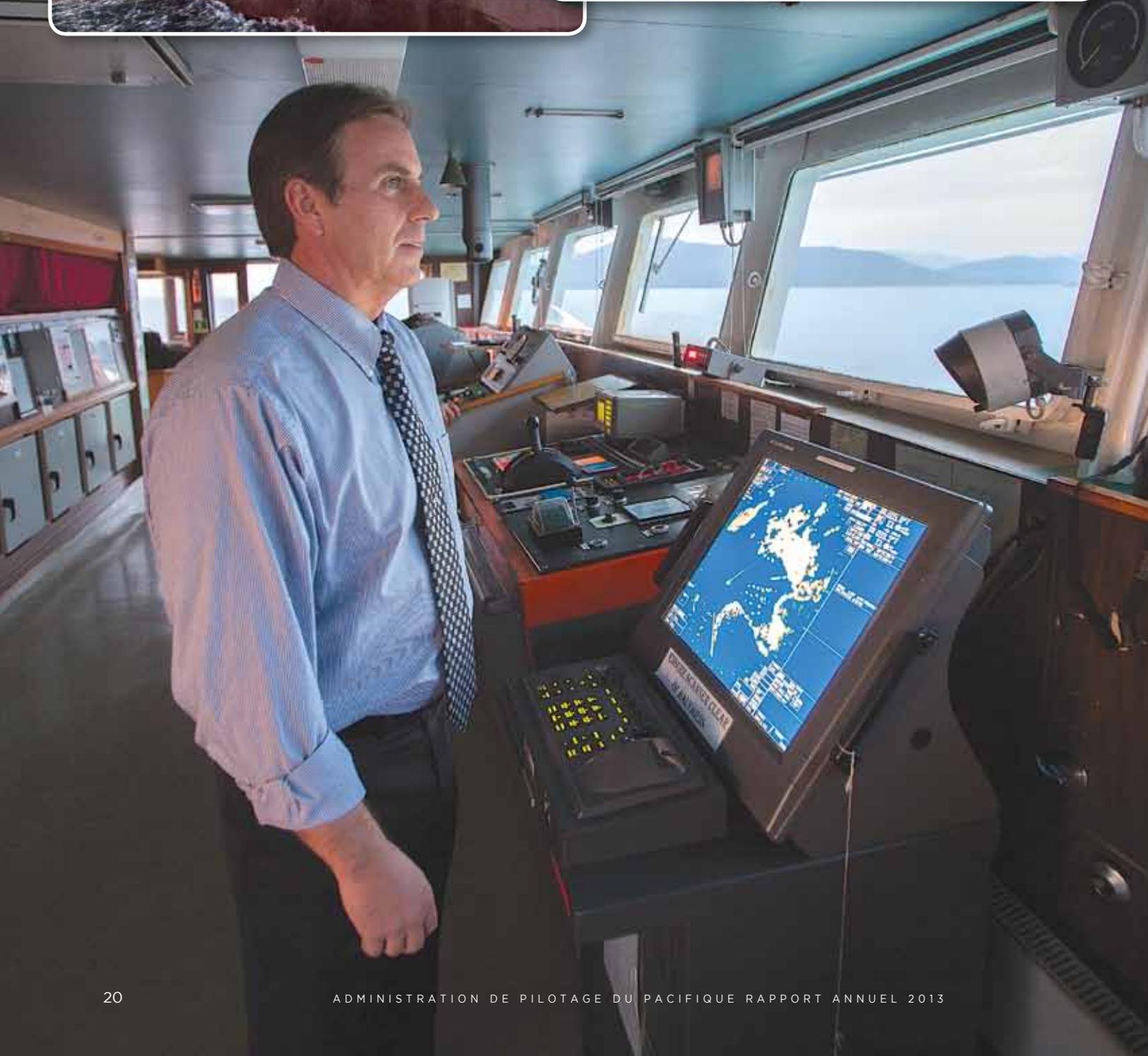
En 2013, trois pilotes côtiers ont reçu leur brevet et quatre autres apprentis ont entrepris leur programme d'apprentissage durant le quatrième trimestre. Ces apprentis devraient recevoir leur brevet en 2014.

Étant donné que quatre apprentis ont entrepris leur apprentissage durant le quatrième trimestre, la liste d'admissibilité pour les pilotes côtiers au 31 décembre 2013 a été réduite à zéro candidat. L'Administration a fixé le prochain examen au mois de février 2014; 25 candidats devraient s'y présenter. Une deuxième séance d'examen

en 2014 a également été prévue au troisième trimestre.

Au 31 décembre 2013, il y avait trois candidats sur la liste d'admissibilité pour les pilotes du Fraser.

Par ailleurs, l'Administration a un programme de familiarisation à l'intention des personnes que le métier de pilote intéresse. Le programme accepte au maximum 40 candidats (nombre d'inscriptions à l'heure actuelle : 34); 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 met un grand accent sur les contacts avec la clientèle et la rétroaction de cette dernière chaque année. Des sondages auprès de la clientèle sont réalisés et les niveaux de services attendus de l'Administration sont mesurés régulièrement.

En 2013, l'équipe de gestion de l'Administration a rencontré 31 organismes qui représentaient 69 % de notre clientèle active du domaine du transport maritime. De plus au cours de l'année, la direction a tenu des réunions officielles avec six ports exploités dans notre territoire.

L'équipe de gestion de l'Administration rencontre

régulièrement les représentants de la Chamber of Shipping et de la Fédération maritime du Canada.

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

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

L'avenir - 2014 et au-delà

Le potentiel des projets et terminaux proposés pour la côte Ouest continue de croître chaque année. Nous continuons de demeurer au courant de tous les projets proposés dans notre territoire, et de les surveiller activement, en analysant leurs répercussions sur le nombre d'affectations et de pilotes. Voici certains des projets majeurs surveillés à l'heure actuelle :

- la phase II des installations à conteneurs de Prince Rupert, qui devrait 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;
- d'autres propositions de terminal de gaz naturel liquéfié dans le sud de notre territoire;
- un terminal de pipeline de pétrole brut à Kitimat;
- un nouveau terminal à Deltaport, qui doublerait les volumes de conteneurs de Port Metro Vancouver;
- des expansions majeures des terminaux charbonniers au port de Vancouver et sur le fleuve Fraser;
- l'expansion d'un pipeline pour accroître la capacité d'expédition de pétrole brut à Burrard Inlet.

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

L'Administration est un participant actif avec les pilotes quand de nouveaux terminaux ou quais sont

proposés dans notre territoire. Nos points de vue sur la conception, le lieu et l'accès sont régulièrement demandés avant la construction.

Notre surveillance comprend de nombreux autres événements, négociations, lois et éléments semblables susceptibles d'avoir une influence dans notre territoire. Un grand nombre de ces événements sont indépendants de notre volonté, mais ils peuvent avoir des répercussions sur notre territoire. Voici des exemples de ces événements majeurs :

- l'élargissement du canal de Panama, qui devrait être terminé en 2015, et son incidence sur les tendances du transport maritime et du commerce à l'échelle locale et mondiale;
- les négociations commerciales du Partenariat transpacifique (PTP);
- les discussions concernant le remplacement d'un tunnel majeur dans la région de Vancouver, ce qui toucherait le trafic de navires qui arrivent sur le fleuve Fraser et le quittent.

De plus, l'Administration continuera d'analyser le besoin d'instaurer des services d'hélicoptères comme méthode future d'embarquement des pilotes. Durant l'année à venir, un expert-conseil élaborera une « demande de propositions » qui servira à déterminer les fournisseurs de services d'hélicoptères qualifiés.

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 - 2014

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

Lorsqu'elle a préparé le budget de 2014, l'Administration a analysé les tendances du trafic des années précédentes, les secteurs d'activité, les

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

Pour 2014, l'Administration a calculé ses produits et ses charges en fonction de 12 000 affectations côtières et 1 000 affectations sur le fleuve Fraser.

Pour 2014, l'Administration prévoit dans son budget une perte nette de 2 540 000 \$ qui sera financée grâce au fonds de roulement disponible.



Situation financière – Ajustement du tarif pour 2014, 2015 et 2016

En 2013, l'Administration et l'industrie ont conclu une entente concernant un tarif de trois ans qui ajusterait les prix le 1er avril 2014, le 1er janvier 2015 et le 1er janvier 2016. Cette demande de tarif a été publiée dans la Partie I de la Gazette du Canada le 25 janvier 2014.

Les résultats financiers solides enregistrés ces dernières années ont permis à l'Administration d'établir des réserves de trésorerie qui serviront maintenant à compenser les pertes nettes et les dépenses en capital au

cours des trois prochaines années, de 2014 à 2016. Cette stratégie visant à appliquer des tarifs inférieurs à nos arrangements contractuels actuels avec les groupes de pilotes a fait l'objet de discussions approfondies avec tous les intervenants.

Les dépenses en capital durant cette période sont réduites au minimum et financées par les produits actuels et les réserves financières.

Stratégie pour 2014

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 octobre 2013, les membres ont accepté les objectifs et stratégies clés pour 2014 résumés ci-dessous.

BUTS STRATÉGIQUES POUR 2014

But stratégique	Description	Stratégie
N° 1.1	Continuer de mettre en œuvre la culture de service de qualité.	Le Comité de formation en pilotage et d'examen continuera d'élaborer un plan visant à augmenter le taux de réussite du processus d'examen des pilotes sans réduire la norme élevée actuelle. Collaborer avec BCCP pour améliorer les procédures relatives au service de qualité.
N° 1.2	Continuer de favoriser la sensibilisation aux risques organisationnels.	Tester les plans d'atténuation des risques cotés élevés. Réévaluer annuellement le registre des risques pour assurer la pertinence des risques et des mesures d'atténuation.
N° 2.1	Veiller à ce que l'Administration soit prête à faire face au vieillissement de la main-d'œuvre.	Élaborer des plans de relève pour chaque section.
N° 2.2	Veiller à ce que l'Administration soit prête à faire face à des changements soudains des niveaux de main-d'œuvre de BCCP.	Collaborer avec BCCP pour qu'un plan adéquat soit en place.
N° 3.1	Maintenir la culture de gestion des coûts.	Évaluer les coûts des sections et recommander des changements pour réduire les coûts opérationnels globaux.
N° 3.2	Comparer les niveaux de service de l'Administration.	Comparer les niveaux de service et les coûts connexes du secteur de Vancouver à ceux de l'ensemble du Canada et de la côte Ouest des États-Unis pour veiller à ce que l'Administration demeure concurrentielle sur le plan des niveaux de service.
N° 4.1	Veiller à ce que les procédures de répartition soient efficaces.	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour la répartition d'ici la fin de 2014.
N° 4.2	Veiller à ce que les procédures d'embarquement par bateaux-pilotes soient efficaces.	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour les bateaux-pilotes d'ici la fin de 2014. Mettre la touche finale à un plan potentiel d'utilisation d'hélicoptères pour l'embarquement des pilotes et le treuillage.
N° 5.1	Devenir une source principale de renseignements maritimes dans notre territoire.	Utiliser les systèmes de technologie de l'information pour fournir à l'industrie les renseignements maritimes dont elle a besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de demandes de pilotage.
N° 5.2	Mieux faire connaître l'Administration au sein de l'industrie maritime et des collectivités côtières.	La direction assumera des rôles de leadership au sein de la communauté maritime dans le cadre d'enjeux importants. Poursuivre le programme de sensibilisation communautaire dans nos collectivités côtières.

Évaluation des buts stratégiques de 2013

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

BUT STRATÉGIQUE NO 1.1 - CONTINUER DE METTRE EN OEUVRE LA CULTURE DE SERVICE DE QUALITÉ

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
1.1 (a)	Collaborer avec BCCP concernant les problèmes de main-d'oeuvre, de recrutement et de formation.	<ul style="list-style-type: none"> 20% de BCCP suivront des cours de formation. Présentation au conseil d'administration des recommandations en matière de recrutement. Réalisation de toutes les évaluations des pilotes jusqu'au 4^e niveau. 	<ul style="list-style-type: none"> 27% de BCCP ont suivi des cours de formation. Les recommandations en matière de recrutement ont été présentées. Toutes les évaluations des pilotes jusqu'au 4^e niveau ont été exécutées
1.1 (b)	Le Comité de formation et d'examen des pilotes étudiera le processus d'examen et fera des recommandations en vue d'accroître le taux de réussite des pilotes sans réduire les normes actuelles.	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer les conclusions de l'examen. Taux de réussite de 20%. Présentation au conseil d'administration des recommandations relatives à l'examen et au programme d'apprentissage. 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse présentée au conseil d'administration. Taux de réussite de 17,6%. Recommandations présentées au conseil d'administration et à BCCP.

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

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
1.2 (a)	Tester les plans d'atténuation des risques cotés élevés.	<ul style="list-style-type: none"> Examiner le ou les exercices de scénarios et produire un rapport avec des recommandations. 	<ul style="list-style-type: none"> Exercice à grand déploiement réalisé par une tierce partie, suivi d'un rapport avec recommandations.
1.2 (b)	Réévaluer annuellement le registre des risques pour assurer la pertinence des risques.	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation du registre des risques et base de données tenue à jour par les responsables des risques. 	<ul style="list-style-type: none"> Tous les risques sont à jour et la base de données est mise à jour par les responsables des risques.

BUT STRATÉGIQUE NO 2.1 - CRÉER UNE CULTURE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
2.1	Établir des évaluations clés du rendement pour déterminer la réussite.	<ul style="list-style-type: none"> Établir des ECR pour surveiller le développement durable. 	<ul style="list-style-type: none"> Deux ECR ont été établies et ont fait l'objet d'un rapport durant l'année.

BUT STRATÉGIQUE NO 3.1 - MAINTENIR LA CULTURE DE GESTION DES COÛTS

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
3.1	Examiner la méthode d'évaluation actuelle et recommander des changements.	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à ce que les contrats des fournisseurs soient en place et examiner la base de données des fournisseurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Nous avons examiné les paiements faits aux fournisseurs et mis en place une nouvelle carte de crédit qui maximise les économies. Nous avons annulé notre inscription annuelle au club d'affaires et avons renouvelé les contrats des fournisseurs de services de voyages au besoin.

BUT STRATÉGIQUE NO 3.2 – COMPARER LES NIVEAUX DE SERVICE DE L'ADMINISTRATION

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
3.2	Comparer les niveaux de service et les coûts connexes pour Vancouver et Seattle afin que l'Administration conserve son avantage concurrentiel en matière de service.	<ul style="list-style-type: none"> Produire un rapport de comparaison des coûts et faire des recommandations. 	<ul style="list-style-type: none"> Rapport présenté à la séance de planification stratégique – comparaison élargie prévue pour 2014.

BUT STRATÉGIQUE NO 4.1 - VEILLER À CE QUE LES PROCÉDURES DE RÉPARTITION SOIENT EFFICACES

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
4.1	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour la répartition d'ici la fin de 2014.	<ul style="list-style-type: none"> 50 % terminé au plus tard le 31 décembre 2013. 	<ul style="list-style-type: none"> La mise en œuvre était terminée à 50 % le 31 décembre 2013.

BUT STRATÉGIQUE NO 4.2 - VEILLER À CE QUE L'EXPLOITATION DES BATEAUX-PILOTES SOIT EFFICACE

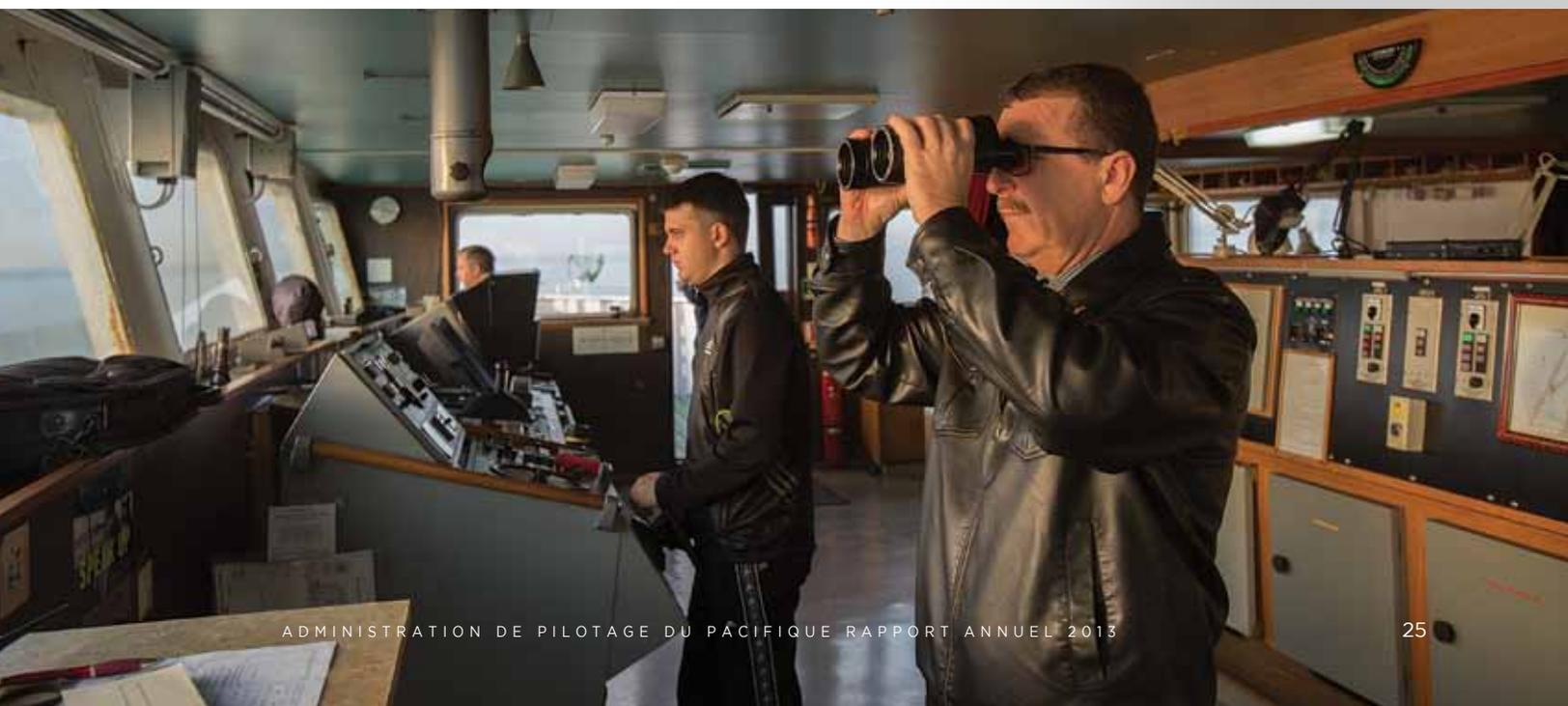
Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
4.2 (a)	Mettre en œuvre et intégrer un système ISO pour les bateaux -pilotes d'ici la fin de 2014.	<ul style="list-style-type: none"> Conformité à l'échéancier convenu. 	<ul style="list-style-type: none"> L'exécution des travaux respecte l'échéancier.
4.2 (b)	Mettre en œuvre le système d'entretien informatisé en 2013.	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre un système d'entretien électronique. 	<ul style="list-style-type: none"> Reporté à la fin de la mise en œuvre du processus ISO.
4.2 (c)	Établir un plan d'utilisation d'hélicoptères pour l'embarquement et le treuillage.	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer un rapport détaillé. 	<ul style="list-style-type: none"> Rapport reporté au premier trimestre de 2014.

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

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
5.1	Utiliser les systèmes de technologie de l'information pour fournir à l'industrie les renseignements maritimes dont elle a besoin pour prendre des décisions éclairées en matière de pilotage.	<ul style="list-style-type: none"> Publication sur le site Web de l'information sur les terminaux et les sondages. Éduquer les clients sur le portail des agents. 	<ul style="list-style-type: none"> Cinq terminaux sur le site Web. Mise à jour du guide à l'intention des agents sur le site Web. 25 % de toutes les commandes de services de pilotage sont faites sur le portail des agents.

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

Stratégie	Description	Évaluation 2013 – But	2013 – Résultats réels
5.2 (a)	La direction assumera des rôles de leadership importants au sein de la communauté maritime.	<ul style="list-style-type: none"> Participation de la direction à 80% des réunions de l'industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> La direction a participé à 42 réunions.
5.2 (b)	Poursuivre le programme de sensibilisation communautaire	<ul style="list-style-type: none"> Visiter 25% des ports présents dans le territoire de l'APP. 	<ul style="list-style-type: none"> Six ports, à savoir 38% de la clientèle, ont été visités.



ÉTATS FINANCIERS - Exercice clos le 31 décembre 2013

D É C L A R A T I O N D E R E S P O N S A B I L I T É D E L A D I R E C T I O N

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

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

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

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

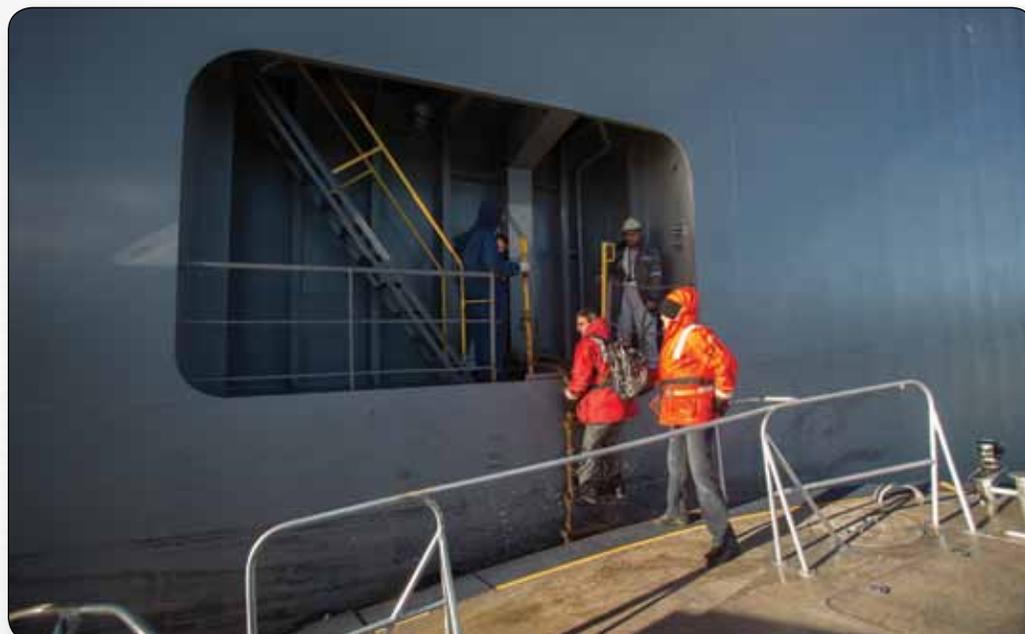


K. G. Obermeyer
Premier dirigeant



B. D. Chadwick
Directeur des finances

Le 10 mars 2014



ÉTATS FINANCIERS



Auditor General of Canada
Verificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

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 2013, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Guy LeGras, CPA, CA
Directeur principal

Le 10 mars 2014
Vancouver, Canada

ÉTATS FINANCIERS

Administration de pilotage du Pacifique
État de la situation financière (en milliers de dollars canadiens)

Au 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Actifs		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 482	7 173
Créances clients	5 239	5 048
Placements (note 6)	328	352
Frais payés d'avance et autres créances	805	1 123
	14 854	13 696
À long terme		
Placements (note 6)	6 002	5 910
Immobilisations corporelles (note 7)	9 195	10 255
Actifs incorporels (note 8)	122	190
	15 319	16 355
	30 173	30 051
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	7 565	6 922
Autres avantages du personnel (note 11)	194	250
	7 759	7 172
À long terme		
Autres avantages du personnel (note 11)	528	701
	8 287	7 873
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	21 886	22 178
	30 173	30 051

Engagements (note 15)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Member: _____



Member: _____



ÉTATS FINANCIERS

État du résultat global (en milliers de dollars canadiens)

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Produits		
Droits de pilotage (note 12)	71 831	64 490
Intérêts et autres produits	128	86
	71 959	64 576
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	47 663	40 607
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	9 055	8 113
Transports et déplacements	5 914	5 598
Salaires et avantages du personnel	5 609	5 251
Amortissement - immobilisations corporelles	1 180	928
Formation des pilotes	1 112	977
Services professionnels et spéciaux	813	683
Services informatiques	287	260
Locations	281	265
Services publics, équipements et fournitures	140	165
Communications	88	79
Réparations et entretien	87	69
Amortissement - actifs incorporels	84	128
	72 313	63 123
Bénéfice (perte) net pour l'exercice	(354)	1 453

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

Gain ou (perte) actuariel pour les autres avantages du personnel (note 11)	62	(100)
	62	(100)
Résultat (perte) global total	(292)	1 353

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	2013	2012
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	22 178	20 825
Bénéfice (perte) net pour l'exercice	(354)	1 453
Autres éléments du résultat global (perte)	62	(100)
Résultat global (perte) total	(292)	1 353
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	21 886	22 178

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	2013	2012
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	71 640	64 242
Sorties de trésorerie – salariés et fournisseurs	(70 003)	(61 381)
Autres produits reçus	300	345
Indemnités de départ des salariés versées	(356)	(265)
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	1 581	2 941
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(7 168)	(7 013)
Produits de la vente de placements	7 032	5 856
Acquisition d'immobilisations corporelles	(120)	(706)
Acquisition d'actifs incorporels	(16)	(18)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(272)	(1 881)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	-	-
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début d'exercice	7 173	6 113
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fin d'exercice	8 482	7 173
Représentés par		
Trésorerie	1	347
Équivalents de trésorerie	8 481	6 826

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

1. Administration et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs des droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

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

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

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

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

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

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

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, ainsi que de verser des intérêts, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La *Loi sur le pilotage* stipule que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

2. Mode de présentation

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

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 10 mars 2014.

3. Principales méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

(b) Actifs financiers

Les actifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. Ils sont décomptabilisés quand les droits contractuels aux flux de trésorerie générés par l'actif financier expirent, ou quand l'actif financier et tous les risques et avantages considérables sont transférés. Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, certaines autres créances et les placements.

(i) Classification

L'Administration classe ses actifs financiers dans les catégories suivantes : à la juste valeur par le biais du résultat net, et les prêts et créances. La classification dépend de la raison pour laquelle les actifs financiers ont été acquis. La direction détermine la classification de ses actifs financiers à la comptabilisation initiale.

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

Les actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net comprennent les actifs financiers qui sont classés comme détenus à des fins de transactions ou désignés comme actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net à la comptabilisation initiale. Un actif financier est classé comme détenu à des fins de transactions s'il a été acquis principalement dans le but d'être vendu à court terme. Les instruments dérivés sont également classés comme détenus à des fins de transactions sauf s'ils sont désignés comme instruments de couverture. Les actifs de cette catégorie sont évalués à leur juste valeur et les gains ou pertes sont comptabilisés dans le résultat net.

L'Administration a choisi de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net. Les placements sont comptabilisés initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement à la juste valeur à chaque date de clôture. La juste valeur est fondée sur le prix coté des titres à la date de clôture. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de règlement.

Les gains et pertes qui découlent des changements des

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

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

(iii) Prêts et créances

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

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

(c) Immobilisations corporelles

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

Bâtiments et quais flottants	10 à 20 ans
Bateaux-pilotes	25 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	10 000 à 10 500 heures de fonctionnement
Générateurs pour bateaux-pilotes	10 ans
Équipement - communication et autre - ordinateurs	4 à 10 ans 3 ans
Améliorations locatives	Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou reste de la durée du bail

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

chaque période de rapport.

En 2013, l'Administration a révisé son estimation comptable concernant l'amortissement de l'équipement de pilotage portable. L'équipement de pilotage portable a été amorti selon la méthode linéaire sur sa durée de vie de cinq ans. La durée de vie a été réduite d'un an.

De plus, l'Administration examine la valeur comptable de ses actifs non financiers, ce qui comprend les immobilisations corporelles et les actifs incorporels, à chaque fin d'exercice financier pour déterminer s'il existe des signes de baisse de valeur. S'il y a de tels signes, la valeur recouvrable de l'actif est estimée.

Pour l'évaluation de la baisse de valeur, les actifs qui ne peuvent pas être testés individuellement sont regroupés pour former le plus petit groupe d'actifs générant, par leur utilisation continue, des entrées de fonds largement indépendantes des entrées de fonds générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (« unité génératrice de trésorerie » ou « UGT »).

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

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

Les pertes de valeur comptabilisées au cours de périodes antérieures sont évaluées à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe des indications qui confirment que la perte a diminué ou bien qu'elle n'existe plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a eu un changement dans les estimations ayant servi à déterminer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'excède pas la valeur comptable qui aurait été déterminée, après amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

(d) Actif incorporel

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

(e) Passif financier

Les passifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. Ils sont évalués initialement à la juste valeur ajustée selon les coûts de transaction, sauf pour ceux comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net qui sont évalués initialement à la juste valeur. Un passif financier est décomptabilisé quand il est éteint, résilié ou annulé, ou qu'il expire. Les passifs financiers de l'Administration comprennent les créditeurs et charges à payer et ils sont comptabilisés initialement à la juste valeur, puis évalués au coût après amortissement selon la méthode des intérêts effectifs.

(f) Avantages du personnel

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

(i) Prestations de retraite

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

(ii) Autres avantages sociaux du personnel

Les salariés ont droit à des indemnités de départ et à des congés de maladie aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé dans les états financiers au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

Les coûts relatifs aux prestations déterminées et l'obligation correspondante sont déterminés de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, en tenant compte de la meilleure estimation de la direction.

Les gains et pertes actuariels sont comptabilisés immédiatement dans les autres éléments du résultat global (AERG).

(g) Changements des politiques comptables et des divulgations

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

(h) Changements des politiques comptables et des divulgations

(i) Normes nouvelles et modifiées et interprétations

L'Administration a appliqué, pour la première fois, certaines normes et modifications qui exigent le retraitement des états financiers antérieurs.

La norme IFRS 13 - *Évaluation de la juste valeur* est en vigueur pour les périodes annuelles qui débutent le ou après le 1er janvier 2013 et établit une source unique d'orientation pour les évaluations de la juste valeur quand la juste valeur est requise ou permise par les IFRS. La norme IFRS 13 définit la juste valeur, établit un cadre d'IFRS unique pour l'évaluation de la juste valeur, et exige des divulgations accrues sur les évaluations de la juste valeur. La norme IFRS 13 est appliquée prospectivement.

La norme IAS 19 - *Avantages du personnel* (révisée en 2011) a été modifiée pour améliorer la comptabilisation, la présentation et la divulgation concernant les régimes à prestations déterminées. Les modifications ont entraîné des divulgations accrues concernant les régimes à prestations déterminées. Les modifications applicables

sont en vigueur pour les périodes qui débutent le ou après le 1er janvier 2013 et elles sont appliquées rétroactivement.

La norme IAS 1 - *Présentation des états financiers* oblige l'Administration à regrouper les autres éléments du résultat global selon le fait qu'ils seront reclassés comme produits ou qu'ils ne le seront pas. Ce regroupement est indiqué dans l'État du résultat global.

L'application de ces normes nouvelles et modifiées n'a pas influé sur la comptabilisation ou l'évaluation des éléments des états financiers. Les divulgations supplémentaires, au besoin, sont présentées dans les notes.

(ii) Normes publiées mais pas encore en vigueur

La norme IFRS 9 - *Instruments financiers* publiée en novembre 2009, republiée en octobre 2010, et ensuite modifiée en novembre 2013 remplacera ultérieurement en totalité la norme IAS 39 - *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. Le CNCI a reporté la date d'entrée en vigueur obligatoire et déterminera une nouvelle date plus près de la fin du projet global de la norme IFRS 9, mais l'adoption précoce est permise. La norme IFRS 9 utilise une approche unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur, selon la façon dont une entité gère ses instruments financiers dans le contexte de son modèle opérationnel et les caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de ses actifs financiers. L'Administration évalue actuellement l'incidence de cette norme sur les états financiers.

4. Estimations et jugements comptables importants

La préparation des états financiers exige que la direction émette des jugements qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables, et qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur déclarée des actifs, des passifs, des produits et des charges. Les résultats réels peuvent être différents des estimations et des hypothèses faites par la direction.

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

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes faites par la direction susceptibles d'avoir une incidence importante sur les états financiers comprennent la détermination de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées pour les autres avantages sociaux du personnel sur une base actuarielle en utilisant les meilleures estimations et hypothèses de la direction. Tout changement des estimations et des hypothèses, y compris le taux d'actualisation, aura une incidence sur la valeur comptable de l'obligation au titre des prestations déterminées. Le taux d'actualisation utilisé pour déterminer la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations déterminées se fonde sur les taux d'intérêt des obligations de sociétés de grande qualité de la même devise et avec des durées similaires jusqu'à échéance.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

duquel elles sont effectuées et dans les périodes ultérieures concernées.

5. Instruments financiers

(a) Gestion des risques

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

(b) Risque de crédit

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

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

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 5 239 \$ et certaines autres créances avaient une valeur comptable de 141 \$ au 31 décembre 2013 (5 048 \$ et 16 \$ respectivement en 2012). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2013, 0,3 % (néant en 2012) des créances était en souffrance depuis plus de 90 jours, tandis que 99,7 % (100,0 % en 2012) étaient à court terme ou en souffrance depuis moins de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes concernant des créances irrécouvrables. La provision de l'Administration pour les créances douteuses avait une valeur comptable de 12 \$ au 31 décembre 2013 (néant en 2012).

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

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

(c) Risque de liquidité

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

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

La valeur comptable des créditeurs s'établissait à 4 737 \$ au 31 décembre 2013 (4 468 \$ en 2012), et ces créditeurs

sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des charges à payer était de 2 828 \$ au 31 décembre 2013 (2 454 \$ en 2012).

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne. Au 31 décembre 2013, ces facilités étaient nulles (néant en 2012).

(d) Risque de marché

(i) Risque de taux d'intérêt

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus durant l'exercice avaient un taux d'intérêt moyen pondéré de 0,6 % (1,25 % en 2012).

Au 31 décembre 2013, une variation des taux d'intérêt de 100 points de base, si toutes les autres variables étaient demeurées les mêmes, aurait entraîné une hausse de 141 \$ ou une baisse de 105 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 (hausse de 124 \$ ou baisse de 98 \$ du profit de l'Administration pour l'exercice en 2012).

(ii) Risque de change et autre risque de prix

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

(e) Justes valeurs

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

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

Les valeurs comptables des créances clients, de certaines autres créances et autres créditeurs et des charges à payer de l'Administration reflètent approximativement leur juste valeur en raison de leur maturité à court terme.

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

6. Placements et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2013		2012	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
À court terme	\$	\$	\$	\$
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	328	332	352	355
À long terme				
Obligations du gouvernement du Canada	1 796	1 802	2 230	2 238
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	4 206	4 216	3 680	3 691
	6 002	6 018	5 910	5 929
Total	6 330	6 350	6 262	6 284

Les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements au 31 décembre 2013 sont les suivantes :

	Durée restante jusqu'à l'échéance			
	Au plus 1 an	1 à 3 ans	4 à 5 ans	Total
	\$	\$	\$	\$
Obligations du gouvernement du Canada	-	1 796	-	1 796
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	328	3 317	889	4 534
	328	5 112	889	6 330

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Intérêts	243	241
Gains et pertes		
Pertes réalisées au cours de l'exercice	(69)	(24)
Pertes latentes au cours de l'exercice	(45)	(119)
	(114)	(143)
Frais de gestion des placements	(31)	(26)
	98	72

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel des placements a été de 0,85 % pour l'exercice (0,5 % en 2012).

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs de bateaux-pilote	Équipement - Communications et autres	Équipement - ordinateurs	Améliorations localives	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1er janvier 2012	334	11 114	1 413	-	232	332	1 400	99	14 924
Actifs acquis	-	23	429	73	-	38	50	93	706
Cessions	-	-	(575)	-	-	(22)	(204)	-	(801)
Au 31 décembre 2012	334	11 137	1 267	73	232	348	1 246	192	14 829
Actifs acquis	-	20	173	-	-	-	-	-	193
Cessions	-	-	(191)	(73)	-	-	-	-	(264)
Au 31 décembre 2013	334	11 157	1 249	-	232	348	1 246	192	14 758
Amortissement cumulé									
Au 1er janvier 2012	268	2 214	840	-	89	305	634	97	4 447
Amortissement pour l'exercice	14	482	144	-	23	10	246	9	928
Cessions	-	-	(575)	-	-	(22)	(204)	-	(801)
Au 31 décembre 2012	282	2 696	409	-	112	293	676	106	4 574
Amortissement pour l'exercice	9	485	142	-	23	7	504	10	1 180
Cessions	-	-	(191)	-	-	-	-	-	(191)
Au 31 décembre 2013	291	3 181	360	-	135	300	1 180	116	5 563
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2012	52	8 441	858	73	120	55	570	86	10 255
Au 31 décembre 2013	43	7 976	889	-	97	48	66	76	9 195

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

En 2013, l'Administration a révisé son estimation comptable concernant l'amortissement de l'équipement de pilotage portable, ce qui a entraîné une baisse de 280 \$ des produits du présent exercice. L'équipement de pilotage portable sera remplacé en 2014. Voir la note 16.

8. Actifs incorporels

	Logiciels	Total
	\$	\$
<i>Coût</i>		
Au 1er janvier 2012	631	631
Actifs acquis	18	18
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2012	649	649
Actifs acquis	16	16
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2013	665	665
Amortissement cumulé		
Au 1er janvier 2012	331	331
Amortissement pour l'exercice	128	128
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2012	459	459
Amortissement pour l'exercice	84	84
Cessions	-	-
Au 31 décembre 2013	543	543
Valeurs comptables		
Au 31 décembre 2012	190	190
Au 31 décembre 2013	122	122

9. Dette bancaire

L'Administration possède une facilité de crédit d'exploitation d'un montant allant jusqu'à 2 millions de dollars disponibles à un taux d'intérêt équivalant au taux préférentiel des banques. L'Administration n'a utilisé cette facilité à aucune des dates présentées. L'Administration peut utiliser cette facilité de crédit au besoin, laquelle n'a aucune date de renouvellement ni durée déterminée.

10. Prestations de pension

Pratiquement tous les employés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général en vigueur à la fin de l'exercice était de 6,85 % (6,2 % en 2012). Des cotisations totales de 934 \$ (919 \$ en 2012) ont été comptabilisées comme charges pour l'exercice en cours. L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 818 \$ en 2014.

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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

11. Autres avantages du personnel

L'indemnité de départ et les congés de maladie sont fournis à tous les salariés actifs en vertu de diverses conventions collectives et de divers contrats d'emploi. Les prestations sont entièrement payées par l'Administration et ne requièrent pas de cotisations de la part des salariés. Les régimes sont financés selon une comptabilisation au décaissement et aucun élément d'actif n'a été séparé et réservé pour le paiement des prestations. Aux fins de comptabilité, l'Administration évalue l'obligation au titre des prestations déterminées de ses régimes en date du 31 décembre de chaque exercice. Durant l'exercice, une modification du régime a été adoptée et a entraîné une réduction et une liquidation puisque l'indemnité de départ versée lorsqu'il y a une démission ou un départ à la retraite a été retirée d'une convention collective. La modification du régime n'a pas eu d'effet substantiel sur l'obligation au titre des prestations déterminées et les charges du présent exercice.

Voici une description générale des régimes :

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	951	1 036
Coût des services rendus au cours de l'exercice	56	63
Intérêts débiteurs	34	44
Indemnités versées	(153)	(270)
Hausse (réduction) due à une réduction du régime	99	(22)
Réduction due à la liquidation du régime	(203)	-
(Gains) pertes actuariels	(62)	100
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	722	951
Rapprochement des actifs du Régime		
Juste valeur des actifs du Régime au début de l'exercice	-	-
Cotisations de l'employeur	153	270
Indemnités versées	(356)	(270)
Liquidation de régime	203	-
Juste valeur des actifs du Régime à la fin de l'exercice	-	-
Composants des dépenses comptabilisés dans le résultat net		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	56	63
Comptabilisation immédiate du coût des services passés (crédit)	-	(22)
Perte découlant de la réduction	99	-
Intérêts débiteurs	34	44
Dépense totale comptabilisée dans le résultat net	189	85
Analyse du gain ou de la perte actuariel		
Perte actuarielle due aux changements des hypothèses démographiques	-	4
(Gain) perte actuariel dû aux changements des hypothèses financières	(77)	57
Perte actuarielle due aux expériences des membres	15	39
(Gain) perte actuariel	(62)	100
Rapprochement de la situation de capitalisation		
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	722	951
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	-	-
Déficit	722	951
Passif comptabilisé dans l'état de la situation financière	722	951
Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Tranche à court terme	194	250
Tranche à long terme	528	701
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	722	951

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

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

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

Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
Taux d'actualisation	3,65 %	4,2 %
Taux des augmentations salariales - 2013	2,0 %	2,0 %
- par la suite	3,5 %	3,5 %

Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation

Au 31 décembre	2013	2012
Taux d'actualisation	4,45 %	3,65 %
Taux des augmentations salariales - 2013	2,0 %	2,0 %
- par la suite	3,5 %	3,5 %

Une analyse de sensibilité quantitative des principales hypothèses au 31 décembre 2013 a été effectuée :

Hypothèse	Taux d'actualisation		Échelle salariale	
	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %
Niveau de sensibilité				
Incidence sur l'obligation au titre des prestations déterminées	\$ (91)	\$ 104	\$ 110	\$ (98)

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 32 \$ (42 \$ en 2012) dans son régime à prestations déterminées durant l'exercice financier de 2014.

12. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration a exigé des frais de remplacement des bateaux-pilotes nuls (0,180 \$ en 2012) aux utilisateurs chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant a été utilisé pour transporter un pilote. Ces frais visaient à financer le coût de remplacement des bateaux-pilotes et ont été éliminés en 2012.

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Droits de pilotage	71 831	63 482
Remplacement des bateaux-pilotes	-	1 008
Total des droits de pilotage	71 831	64 490

13. Gestion du capital

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

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La Loi permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, par une province ou par une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2012, l'Administration a respecté ces restrictions.

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

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

14. Opérations entre entités apparentées

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

(a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon

ÉTATS FINANCIERS

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 décembre 2013 (en milliers de dollars canadiens)

les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur. La majorité de ces opérations n'ont pas d'effet substantiel sur les présents états financiers, sauf dans les cas suivants:

- un contrat avec Transports Canada pour la rédaction et le traitement du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2013, d'une valeur de 106 \$ (78 \$ en 2012). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient néants (105 \$ en 2012).
- achats de cartes marines numériques auprès du Service hydrographique du Canada pour l'exercice qui

a pris fin le 31 décembre 2013, d'une valeur de 3 \$ (139 \$ en 2012). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient néants (néant en 2012).

- location d'un bateau et d'un équipage auprès de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2013, d'une valeur de 55 \$ (néant en 2012). Les comptes créditeurs non payés à la fin de l'exercice étaient de 55 \$ (néant en 2012).

(b) Rémunération des principaux membres de la direction

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

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
	\$	\$
Avantages à court terme des salariés (p. ex. salaires)	648	609
Cotisations au régime	77	89
Avantages postérieurs à l'emploi, comme l'indemnité de départ	-	56
	725	754

15. Engagements

L'Administration a conclu un contrat avec un fournisseur de logiciels pour la prestation de services de tenue à jour de logiciels pour 2014, au coût de 45 \$.

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

	\$
2014 - 2015	150
2016 - 2019	158
2020 - 2022	165

L'obligation prévoit également le paiement d'une part proportionnelle des frais d'exploitation et impôts fonciers annuels, d'une valeur estimative de 108 \$ pour 2014. Durant le présent exercice, 104 \$ ont été comptabilisés comme une charge (101 \$ en 2012).

16. Chiffres correspondants

L'Administration a reclassé, depuis les passifs à long terme aux passifs à court terme, les obligations au titre des congés de maladie du congé spécial, d'une valeur de 140 \$, car elle ne dispose pas d'un droit inconditionnel de reporter la liquidation pour au moins 12 mois à compter de la date de la situation financière. Cette présentation est conforme à la présentation du présent exercice.

L'Administration a reclassé, depuis les actifs à long terme aux actifs à court terme, des placements d'une valeur de 352 \$ qui viendront à échéance dans au plus 12 mois à compter de la date de l'État de la situation financière. Cette présentation est conforme à la présentation du présent exercice.

Ces changements n'ont pas eu d'incidence substantielle sur les soldes d'ouverture de la période de comparaison.

17. Événements postérieurs à la date de clôture

Aucun événement substantiel donnant, ou ne donnant pas, lieu à des ajustements n'est survenu entre la date du rapport et la date d'autorisation des présents états financiers, sauf un engagement d'acheter de l'équipement de pilotage portable et les licences, d'une valeur de 2 292 \$, au plus tard au printemps 2014, et de verser des paiements d'appui trimestriels d'une valeur de 24 \$, jusqu'en mars 2019.

