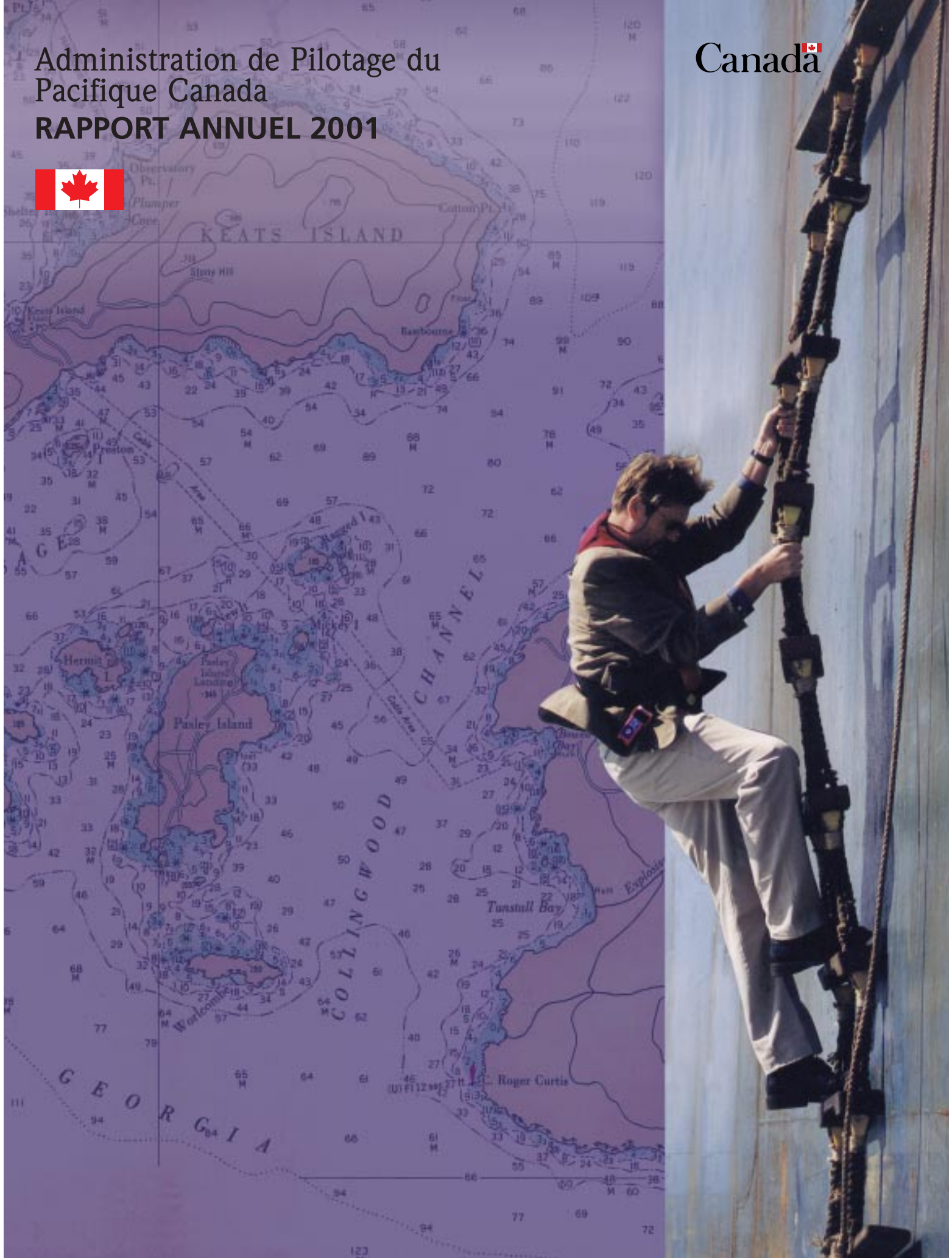


Administration de Pilotage du
Pacifique Canada
RAPPORT ANNUEL 2001



Canada 



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Membres de l'Administration

*Président**

M. MAURICE FELLIS

*Membre**

M. R.G. BARLOW

Président-directeur général
Colley West Shipping Ltd.

Membre

M. KIM T. CHRISTENSEN

*Membre**

Mme LORRAINE CUNNINGHAM

Présidente
Cunningham Group

Membre

CAPITAINE A. A. FLOTRE

Pilote

*Membre**

Mme H. ANNE LIPPERT

Vice-présidente
Lippert Investments Ltd.

Membre

CAPITAINE J.S. McCLUGHAN

Pilote

Membres de la direction

Président-directeur général

M. D.B. McLENNAN

Contrôleur

M. B.D. CHADWICK

Vice-président, Opérations maritimes

CAPITAINE K.G. OBERMEYER

** Indique un membre du Comité de vérification*

BUREAUX

Siège social

1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

Téléphone: (604) 666-6771
Télécop.: (604) 666-6093 Répartition
Télécop.: (604) 666-1647 Administration
Internet: admins@ppa.gc.ca

Bureaux de répartition

1000 - 1130, rue Hastings Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

Site Web

www.ppa.gc.ca

Postes d'embarquement des pilotes

Sandheads, au large de STEVESTON
Brotchie Ledge, au large de VICTORIA
Cape Beale, au large de PORT ALBERNI
Triple Island, au large de PRINCE RUPERT

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

L'Administration poursuit les objectifs généraux suivants:

- 1 Fournir des services **de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces** dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser.
- 2 Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de **l'autonomie financière** en imposant des tarifs équitables et raisonnables.
- 3 Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.
- 4 Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.



Membres de l'Administration, de gauche à droite: capitaine A. A. Flotre, Mme. H. Anne Lippert, M. Kim T. Christensen, M. Maurice Fellis (président), capitaine J. S. McClughan, Mme. Lorraine Cunningham, et M. D. B. McLennan (président-directeur général), (Absent: M. R. G. Barlow)

VALEURS DE L'ADMINISTRATION

L'Administration épouse les valeurs suivantes:

- 1 Honnêteté/Intégrité** - Nous veillons à ce que tout ce que nous faisons soit imprégné d'honnêteté et d'intégrité. Nous partageons la responsabilité en matière d'efficacité, d'obligation de rendre compte et de comportement convenable. Avant d'apporter des changements, nous considérons le résultat des décisions pour tous les concernés. Nous nous comportons avec intégrité et transparence visibles et nous nous appuyons les uns les autres dans nos démarches.
- 2 Relations positives entre les groupes intéressés** - Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec tous les groupes intéressés, y compris l'industrie du transport, les pilotes et leurs organismes respectifs, nos employés, les collectivités dans lesquelles nous fonctionnons ainsi que tous les individus et autres organisations liés.
- 3 Qualité du service** - Nous faisons notre possible pour atteindre l'excellence dans toutes nos activités. Nous apprenons, nous nous développons et nous nous améliorons continuellement. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.
- 4 Obligation de rendre compte/Responsabilité** - À titre d'individus, de membres d'équipes et d'organisation, nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous faisons une utilisation efficace et efficiente des ressources à notre portée. Nous nous conformons à nos politiques et procédures, à notre mission et à nos objectifs ainsi qu'aux règlements qui nous régissent. S'il y a conflit entre notre engagement à innover et les procédures actuelles, nous travaillerons au sein du système pour apporter des améliorations et des changements positifs.
- 5 Adaptabilité et innovation** - Nous prions l'innovation et la créativité. Nous encourageons et appuyons l'originalité et la diversité des idées. En tant qu'individus et équipes, coopérant avec nos partenaires internes et externes, nous apprécions les idées et méthodes nouvelles visant à améliorer nos services et l'exploitation de nos ressources.



Direction de l'Administration, de gauche à droite: Bruce Chadwick, Pat Van Den Bosch, David Avey, Dennis McLennan, Kevin Obermeyer, Diane Street et Michael McGuire

RAPPORT DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 16 février 2002

Honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des transports
Tour C, 29^e étage, Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de l'Administration de pilotage du Pacifique pour l'année prenant fin le 31 décembre 2001.

Dans le cadre du mandat principal de l'Administration de pilotage, qui consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient, 13 435 affectations ont été menées à bien, dont 99,926 p. 100 sans aucun incident. Afin de poursuivre dans cette lignée, l'Administration offre maintenant aux chefs pilotes un entraînement supplémentaire sur simulateur et sur modèle, qui s'inscrivent dans le cadre d'un programme de sécurité permanent.

Sous l'égide de l'Office des transports du Canada (OTC), l'Administration est fière d'intégrer au présent rapport une mise à jour des dossiers qui la concernent:

- Source et offre de pilotes
- Méthode de gestion des risques liés au pilotage
- Processus d'évaluation de la conformité des pilotes
- Consultation des intervenants

La situation financière de l'Administration a souffert du déclin de l'économie, qui a donné lieu à un déficit de 561 000 \$ en 2001. En étroite collaboration avec la Chamber of Shipping of British Columbia, l'Administration a mis en œuvre un tarif qui doit entrer en vigueur en deux étapes, soit le 1^{er} octobre 2002 et le 1^{er} janvier 2003. L'OCT a terminé l'examen du tarif de l'Administration en 2001; l'Administration et la Chamber of Shipping of B.C. ont donné leur aval aux recommandations formulées.

L'Administration a signé un contrat et a entrepris la construction d'une vedette pilote de remplacement. La vedette est en construction au chantier naval Point Hope, à Victoria, en Colombie-Britannique. Des photos sont affichées à la nouvelle page Web de l'Administration de pilotage du Pacifique, à l'adresse: www.ppa.gc.ca.

Le Programme de sensibilisation du public de l'Administration de pilotage du Pacifique remporte un énorme succès: tous les groupes d'intervenants intéressés se rencontrent et se consultent au sujet des enjeux touchant l'Administration.

Au cours de l'année, les mandats de deux des administrateurs de l'organisation sont arrivés à terme. Je tiens à présenter mes plus sincères remerciements à M. Alan Grimston et au capitaine M. Unwin pour les années qu'ils ont passées au service de l'Administration.

J'aimerais exprimer ma gratitude au président, au conseil d'administration, à la direction et aux employés pour leur apport et leur dévouement envers l'Administration.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président et directeur général


Dennis B. McLennan

Trafic

Dans certains des principaux secteurs de ressources de l'Administration, il y a eu une forte réduction du trafic en 2001, ce qui a donné lieu à une diminution du nombre d'affectations de pilotage pour l'année. Le secteur du nord, qui dépend traditionnellement des ressources, a essuyé une perte de vingt-quatre pour cent au nombre de ses affectations de pilotage comparativement à l'année précédente.

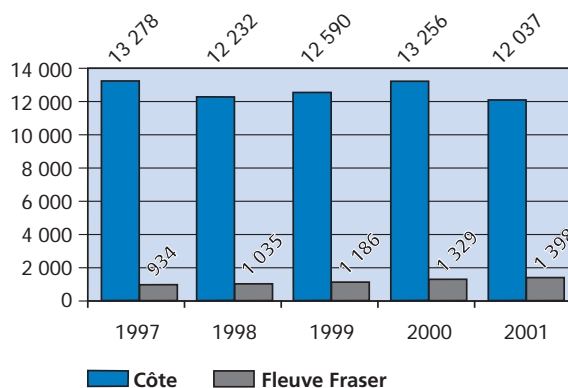
Il en a été de même pour le secteur du sud. Toutefois, parce que ses cargaisons sont plus diversifiées, ce secteur a pu maintenir un taux de réduction de six pour cent. Il comprend les terminaux suivants:

- Terminaux de bateaux de croisière
- Terminaux de conteneurs
- Terminaux pour transport en vrac
- Terminaux céréaliers
- Terminaux charbonniers

Au total, les affectations de pilotage sur la côte ont diminué de neuf pour cent en 2001 par rapport à l'année précédente. Elles n'avaient jamais été aussi basses depuis 1993.

Par contre, il y a eu 1 398 affectations en 2001 pour le fleuve Fraser; c'est le taux le plus élevé de toute l'histoire de l'Administration. En raison notamment des volumes élevés sur le fleuve, l'Administration a fait appel à un huitième pilote fluvial à l'automne 2001.

Affectations annuelles de pilotage

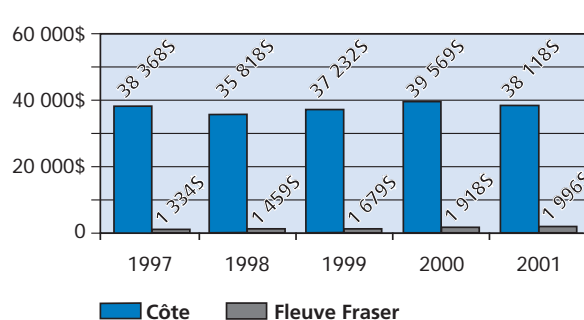


Résultats financiers

Du point de vue financier, l'année 2001 a été difficile pour de nombreuses sociétés, et l'Administration ne fait pas exception à la règle. En raison du nombre réduit d'affectations dans l'année, l'Administration a facturé 14 000 heures de pilotage en moins au cours de l'année, c'est dire qu'il y a eu une diminution de quatorze pour cent des heures de pilotage facturées sur douze mois.

Pour 2001, les recettes annuelles ont atteint 40,3 millions de dollars au total, ce qui se situe bien en deçà des recettes enregistrées l'année précédente, à savoir 41,7 millions de dollars. Sont compris dans les recettes de 2001 les frais de remplacement de la vedette, qui se sont élevés à 241 000 \$. Il s'agit d'un nouveau poste mis en place pour financer le programme de construction de la vedette.

Recettes annuelles de pilotage (milliers de \$)



En 2001, l'Administration a effectué des dépenses de l'ordre de 40,9 millions de dollars, d'où le déficit de 561 000 \$ pour l'année. Voici les dépenses qui n'avaient pas été inscrites au budget et qui n'avaient pas été prévues:

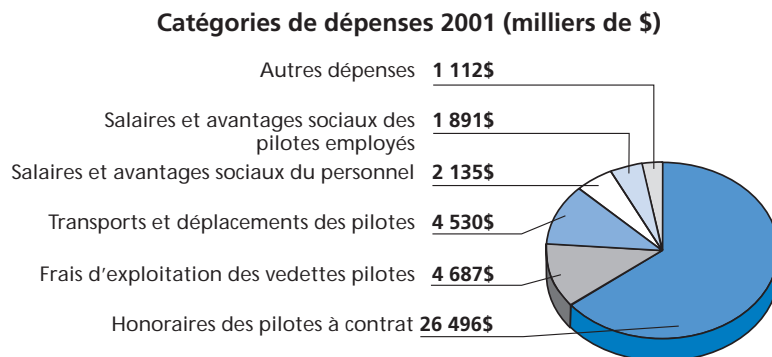
- En 2001, l'Administration a envoyé soixante-deux pilotes côtiers au Star Center, à Dania, en Floride, pour suivre une formation sur le système Azipod. Il s'agit d'un nouveau système

APERÇU – 2001

de propulsion utilisé dans les paquebots de croisière. De plus, quatorze autres pilotes côtiers ont été affectés à bord de tels paquebots à titre d'observateurs. Il est en résulté une saison de croisière exempte d'incidents, avec un total de 385 000 \$ consacré à la formation.

- L'embauche d'un huitième pilote sur le fleuve Fraser et sa formation ont coûté 80 000 \$ en 2001.

Le diagramme à secteurs ci-dessous illustre les principales catégories de dépenses de l'Administration pour 2001.



Modification des tarifs

En 2001, l'Administration a procédé à trois rajustements de sa grille tarifaire et de ses taux:

- Le 1^{er} mai 2001, elle a effectué un rajustement de 2,75 pour cent. Ce rajustement comprenait également une réduction de 9,9 pour cent du droit unitaire sur le fleuve Fraser et la restructuration des droits de circulation. L'Administration voulait que le nouveau taux entre en vigueur le 1^{er} janvier 2001 mais, en raison d'un appel déposé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC), son adoption a été reportée. Le retard de quatre mois a donné lieu à un manque à gagner de 300 000 \$ au titre des recettes annuelles.
- Le 1^{er} juin 2001, à la suite de la décision 276-W-2001 de l'OTC, l'Administration a rajusté sa structure tarifaire pour éliminer un droit litigieux associé au pilotage de port à port et rajuster les frais de transport de manière à ce qu'ils soient fonction du nombre de pilotes.
- Le 1^{er} octobre 2001, l'Administration a entrepris un rajustement tarifaire de 4,5 pour cent. L'industrie appuyait pleinement ce rajustement, et sa mise en œuvre hâtive avait pour objet de compenser le manque à gagner de l'Administration découlant du tarif porté en appel dont il a été question précédemment.

Entente de services du BCCP

L'entente de services du British Columbia Coast Pilot a pris fin le 31 décembre 2000. Les parties ont entamé des négociations qui ont duré 30 jours, suivies par un processus de médiation qui s'est déroulé pendant 30 jours, pour aboutir à l'arbitrage des propositions finales. L'offre de l'Administration a été retenue: 2,7 pour cent par année, au cours des trois prochaines années jusqu'au 31 décembre 2003. Il faut faire remarquer à l'honneur des deux parties que le tout s'est déroulé sans perturber le moindre de l'industrie du transport, qu'elles servent toutes deux.

Construction de la vedette pilote

En 2001, l'Administration a conclu une entente de construction d'une nouvelle vedette pilote avec une entreprise de chantier naval à Victoria, en Colombie-Britannique. Les travaux de construction devraient

prendre douze mois, et la vedette devrait être livrée à l'automne 2002. Efficace et éprouvée sur le plan opérationnel, cette vedette sera alimentée par des jets d'eau et capable d'atteindre une durée de transfert à haute vitesse dans tous les types de conditions météorologiques. Notre site Web illustre toutes les semaines, au moyen de photos, l'état d'avancement des travaux de construction.

Réalisations sur le plan opérationnel

- Cinq apprentis-pilotes côtiers ont obtenu leur licence en 2001.
- Un apprenti du fleuve Fraser a obtenu sa licence au cours de l'année, et un autre a entrepris son apprentissage le 24 septembre 2001.
- La méthode de gestion des risques liés au pilotage a été lancée au cours de l'année.
- L'équipe de direction de l'Administration a rendu visite à trente-deux organismes au cours de l'année pour améliorer les communications permanentes avec l'industrie.
- La station Pine Island, qui compte 240 bâtiments en service, a poursuivi ses activités pour une cinquième saison d'essai.
- Huit chefs pilotes côtiers ont suivi une formation sur des modèles pilotes à Port Revel. C'est là le début d'un cycle de formation dans le cadre duquel tous les pilotes seront formés une fois tous les cinq ans à bord d'un modèle pilote ou d'un simulateur.
- Le programme de formation des chefs pilotes du fleuve Fraser a pris fin en 2001. Tous les chefs pilotes ont maintenant reçu une formation spécialisée sur le débarquement, et l'Administration de pilotage du Pacifique et l'Administration du port du fleuve Fraser ont partagé les coûts connexes.
- L'Administration a fait l'acquisition d'un nouveau système de sécurité durant l'année pour fournir des cartes d'identité de meilleure qualité, qui seront acceptées dans les grands terminaux et aéroports par lesquels doivent transiter régulièrement les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions.

Gouvernement d'entreprise

Le conseil d'administration se réunit une fois par année pour étudier la pertinence des objectifs et des valeurs de l'organisation dans la conjoncture actuelle. L'objet de ces rencontres est de revoir les pratiques actuelles et futures de l'organisation afin d'élaborer une vision qui lui permettra d'être à l'avant-garde de tout ce qui se fait en matière de pilotage. De plus, ces séances sont l'occasion d'étudier les rôles et les responsabilités des administrateurs:

- Rôles des administrateurs et structure du comité.
- Évaluation de l'efficacité du conseil d'administration et fréquence des réunions.
- Approbation de l'orientation stratégique.
- Identification des principaux risques.
- Obligation de rendre compte.
- Planification de la succession.
- Objectifs de politique générale.
- Responsabilités en matière de communication et de rapports d'activités.
- Relations entre le conseil d'administration et la gestion de l'organisation.

Revue ministérielle de dossiers de pilotage en suspens

Recommandation n° 1 du comité

Adoption d'une méthode fondée sur le risque qui servira à désigner ou à réévaluer les zones de pilotage obligatoires.

- La méthode de gestion des risques Q850 a été adaptée par Transports Canada et acceptée par les administrations de pilotage comme étant la méthode fondée sur le risque pour le processus de gestion des risques liés au pilotage.
- Le processus de la méthode de gestion des risques liés au pilotage (MGRP) et la formation des chefs de projet et des animateurs a pris fin en juillet 2001.
- La première étude de la MGRP dans la région de pilotage du Pacifique avait pour but de revoir la règle des 105 milles. À cette fin, un conseiller a été engagé en septembre 2001, avec février 2002 comme date limite de remise de l'étude.

Recommandation n° 6 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique fera un compte-rendu des changements apportés à la règle des huit heures et des 105 milles.

- Une longue discussion a eu lieu à ce propos lors des récentes négociations contractuelles avec la British Columbia Coast Pilots Ltd. Les parties en étaient presque arrivées à une entente, mais le temps alloué à la négociation s'est écoulé et nous avons dû avoir recours au processus d'arbitrage des propositions finales (APF).
- Suite à cette entente d'APF, il a été décidé que le processus de la MGRP servirait à régler le dossier des 105 milles.
- Un conseiller a été engagé en septembre 2001 pour terminer la MGRP de ce dossier, avec février 2002 comme date limite de remise du rapport final.

Recommandation n° 8 du comité

L'Administration de pilotage du Pacifique fera un compte-rendu sur le bassin des candidats au titre de pilotes qualifiés dans leurs rapports annuels.

- Au 31 décembre 2001, il y a huit candidats sur la liste d'admissibilité qui ont réussi l'examen de pilotage et qui attendent de commencer le programme d'apprentissage.
- De plus, il y avait 32 inscriptions à l'examen de pilotage côtier à l'automne 2001 et 20 candidats pour le programme d'initiation de deux ans.



Exercice de sauvetage des pilotes



Entraînement à l'utilisation des échelles

APERÇU – 2001

- Étant donné le taux moyen de départs de cinq pilotes par année, l'Administration dispose actuellement d'un bassin de candidats suffisant pour les dix prochaines années.

Recommandation n° 9 du comité

Élaboration et mise en place d'un système d'évaluation régulière de la compétence des pilotes et de la qualité du service.

- Les administrations de pilotage, la Guilde de la marine marchande du Canada et l'Association des pilotes maritimes du Canada ont adopté un système national en septembre 2001.
- Ce nouveau système servira à cerner les lacunes dans la formation des pilotes et à en déterminer l'actualité. Il est examiné chaque année par le comité de formation et d'examen des pilotes (PTEC).

Recommandation n° 16 du comité

L'Administration collabore avec les pilotes et les intervenants intéressés afin d'examiner tous les aspects de ses activités de façon continue et fait un compte-rendu des mesures particulières qui ont été prises dans le but d'être plus efficace et de réduire les coûts.

- Au cours de l'année, l'Administration a rencontré et consulté 32 organismes, la Chamber of Shipping of British Columbia et la North West Cruiseship Association. Les projets suivants ont été mis en place à la suite de ces rencontres:
 - La rampe de mise à l'eau à Pine Island Launch a été remise en service pour l'an 2002.
 - Le coût de mise à l'eau a été augmenté et s'élève maintenant à 80 \$ par utilisation de la rampe, afin de réduire la période d'amortissement du prêt bancaire. La diminution de la période d'amortissement devrait permettre de réduire les intérêts payables d'environ 450 000 \$.
 - Les quais ont été améliorés pour permettre d'allonger la période d'accès à marée basse.

Recommandation n° 18 du comité

Convocation à des consultations régulières avec des intervenants intéressés au sujet de dossiers liés aux finances, aux activités et à la planification qui touchent ces intervenants.

- Une longue consultation a eu lieu avec la Chamber of Shipping of British Columbia, la North West Cruiseship Association et diverses parties intéressées au sujet de la rampe de mise à l'eau de l'île Pine et des amendements apportés au Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.
- L'Administration de pilotage du Pacifique a lancé une campagne à grande échelle de contact avec les clients et a rencontré 32 des clients de l'Administration en 2001.
- Le conseil de l'Administration a poursuivi sa politique de rencontre avec les principaux groupes d'intervenants.



Pacific Pilot Six au large de Victoria (Colombie-Britannique)

RAPPORT DE LA DIRECTION

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité des données contenues dans ces états financiers de même que de l'information connexe contenue dans le rapport annuel. La direction a mis en place un système de contrôle interne afin de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et à la protection des actifs.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction.

Le vérificateur indépendant, la vérificatrice générale du Canada, est responsable de la vérification des états financiers de l'Administration et de la production du rapport y afférent.

Le vice-président des Opérations maritimes,



K.G. Obermeyer

le 25 janvier 2002

Le contrôleur,



B.D. Chadwick

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2001 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ron Thompson'.

Ronald C. Thompson, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 25 janvier 2002

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Bilan

au 31 décembre 2001
(en milliers de dollars)

ACTIF	2001	2000
À court terme		
Encaisse	1 769 \$	1 992 \$
Placement à court terme (note 4)	–	937
Débiteurs	3 109	3 164
Charges payées d'avance	49	92
	4 927	6 185
À long terme		
Placements à long terme (note 5)	1 177	1 602
Immobilisations (note 6)	1 637	621
	2 814	2 223
	7 741 \$	8 408 \$
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	3 428 \$	3 590 \$
À long terme		
Indemnités de départ	951	895
	4 379	4 485
Engagements (note 7)		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	806	806
Bénéfices non répartis	2 556	3 117
	3 362	3 923
	7 741 \$	8 408 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Approuvé par l'Administration:



Le président,



Un membre,

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Revenus		
Droits de pilotage	40 114 \$	41 487 \$
Intérêts et autres revenus	176	215
	40 290	41 702
Dépenses		
Salaires des pilotes à contrat	26 496	28 096
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	4 687	4 579
Transport et déplacements	4 530	4 627
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 135	1 969
Salaires et avantages sociaux des pilotes	1 891	1 657
Services professionnels et spéciaux	419	406
Services publics, fournitures et approvisionnements	171	163
Locations	164	162
Amortissement	149	140
Services informatiques	100	182
Communications	65	65
Réparations et entretien	44	74
	40 851	42 120
Déficit net de l'exercice	(561)	(418)
Bénéfices non répartis, début de l'exercice	3 117	3 535
Bénéfices non répartis, fin de l'exercice	2 556 \$	3 117 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Activités d'exploitation		
Déficit net de l'exercice	(561) \$	(418)\$
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement des immobilisations	149	140
Indemnités de départ	56	65
Perte découlant de la cession d'immobilisations	-	3
Variation nette des soldes du fonds de roulement hors caisse	(64)	603
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(420)	393
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(1 165)	(208)
Placements	(417)	(220)
Produits de la cession de placements	1 779	149
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	197	(279)
(Diminution) augmentation de l'encaisse	(223)	114
Encaisse au début de l'exercice	1 992	1 878
Encaisse à la fin de l'exercice	1 769 \$	1 992 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2001

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* dispose aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être justes et équitables et que, considérés conjointement avec tout revenu d'autres sources, ils doivent fournir un revenu suffisant pour permettre à l'Administration d'assurer son autonomie financière.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont offerts par des pilotes à l'emploi 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 n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. Principales conventions comptables

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et se fonde sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants:

Bâtiments		20 ans
Bateaux-pilotes		20 ans
Matériel	- communication et autre	10 ans
	- informatique	3 ans
Améliorations locatives		10 ans

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces versements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations transférées du Canada en 1972 et le coût des biens et du matériel financés avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. L'employé et l'Administration sont tous les deux tenus de cotiser au régime. L'Administration cotise 2,14 \$ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 99 600 \$, l'employeur doit cotiser 14,74 \$ pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la part du salaire annuel de l'employé qui est supérieure

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

à 99 600 \$. Les cotisations de l'Administration ont totalisé 579 065 \$ (2000 – 467 889 \$). Ces cotisations représentent l'obligation totale de l'Administration et sont portées aux comptes de l'exercice. Les cotisations des employés au Régime ont totalisé 234 638 \$ (2000 – 212 106 \$).

Placements

Les placements comprennent des obligations et sont évalués au coût historique, au net de l'amortissement des primes et escomptes sur achat. Leur valeur marchande correspond à leur valeur du marché en fin d'exercice.

3. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds à court terme dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une juste valeur qui correspond approximativement à leur valeur comptable.

Puisque les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier, le risque de crédit n'est pas important.

4. Placement à court terme

Le placement à court terme au 31 décembre 2000 d'une valeur de 937 000 \$ est arrivé à échéance le 1^{er} septembre 2001.

5. Placements à long terme

	2001		2000	
	Valeur comptable (en milliers de dollars)	Valeur marchande	Valeur comptable (en milliers de dollars)	Valeur marchande
Obligations fédérales	859 \$	908 \$	1 484 \$	1 508 \$
Obligation de la Société canadienne d'hypothèques et de logement	318	325	118	119
	1 177 \$	1 233 \$	1 602 \$	1 627 \$

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influencer sur la valeur marchande de ces placements. Le rendement réel de ces placements est de 5,85% au 31 décembre 2001 (6,55% au 31 décembre 2000).

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

6. Immobilisations

	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé (en milliers de dollars)	Net	Coût	Amortissement cumulé (en milliers de dollars)	Net
Bâtiments	218 \$	99 \$	119 \$	149 \$	85 \$	64 \$
Bateaux-pilotes	1 306	1 186	120	1 306	1 169	137
Matériel						
- communication et autre	698	611	87	698	553	145
- informatique	255	239	16	261	201	60
Améliorations locatives	39	12	27	39	8	31
Travaux en cours- bateau-pilote	1 268	–	1 268	184	–	184
	3 784 \$	2 147 \$	1 637 \$	2 637 \$	2 016 \$	621 \$

7. Engagements

L'Administration a signé un contrat avec un chantier naval pour la construction d'un bateau-pilot de 22 mètres. L'Administration s'attend à ce qu'il soit livré au cours du dernier trimestre de 2002. Elle devra effectuer les paiements d'une valeur totale de 1 443 000 \$ au cours de 2002.

L'Administration a signé un contrat d'acquisition de deux systèmes de propulsion par jet d'eau en 2002 au montant de 272 000 \$.

L'Administration a des obligations découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 66 000 \$ par année jusqu'au 31 décembre 2004, et de 76 000 \$ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Le contrat prévoit aussi le partage au prorata des coûts annuels d'exploitation d'une valeur estimative de 42 000 \$ pour 2002.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location d'un véhicule de 8 000 \$ par année jusqu'au 14 décembre 2002.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Résumé financier historique

(En milliers de dollars)

	1997	1998	1999	2000	2001
PRODUITS					
Pilotage	39 702 \$	37 277 \$	38 911 \$	41 487 \$	40 114 \$
Intérêts et autres	100	164	195	215	176
	39 802	37 441	39 106	41 702	40 290
DÉPENSES	38 519	37 056	38 781	42 120	40 851
BÉNÉFICE NET (DÉFICIT)	1 283 \$	385 \$	325 \$	(418) \$	(561) \$
SITUATION FINANCIÈRE					
Actif à court terme	6 560 \$	6 231 \$	6 618 \$	6 185 \$	4 927 \$
Passif à court terme	2 877	2 977	3 503	3 590	3 428
Fonds de roulement	3 683 \$	3 254 \$	3 115 \$	2 595 \$	1 499 \$
Biens immobiliers et équipement moins amortissement cumulé	614 \$	515 \$	556 \$	621 \$	1 637 \$

Résumé d'exploitation historique

	1997	1998	1999	2000	2001
NOMBRE MOYEN DE PILOTES					
Eaux côtières	110	110	107	104	106
Fleuve Fraser	7	7	7	8	8
NOMBRE DE MISSIONS					
Eaux côtières	13 278	12 232	12 590	13 256	12 037
Fleuve Fraser	934	1 035	1 186	1 329	1 398
SÉCURITÉ					
Missions sans incidents	99,775%	99,857%	99,891%	99,897%	99,926%