ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Rapport annuel 2013

Atlantic Pilotage Authority

Administration de pilotage de l'Atlantique

Canada

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs d'une façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

Table des matières

Message du Vice-président et du Chef de la direction 1

Revue de l'année 2013 2

Orientation stratégique 2

Aperçu financier 6

Zones de pilotage obligatoire 9

Perspectives pour l'avenir – 2014 et au-delà 10

États financiers 11

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K1
Tél. 902.426.2550
Téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Conception : Dean McNeill et Darrell Freeman; Traduction : Traductions F. Orvoine; Impression : Transcontinental et Cansel MDC

Couverture : *Chebucto Pilot*

Direction et équipe de gestion en 2013

De gauche à droite : Brent Carroll, administrateur des bateaux-pilotes; Elaine Lockhart, adjointe administrative; capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction; Peter MacArthur, CMA, chef des affaires financières; Brian Bradley, MBA, CGA, contrôleur; Elizabeth Stewart, administratrice des ressources humaines; John Griffin, MBA, gestionnaire des opérations de pilotage.

Administrateurs en 2013

Capitaine Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.

Alisa Aymar, CGA, représentante du secteur public, Metghen River, N.-É.

Brian Ritchie, représentant de l'industrie du transport maritime, Cap-de-Shédiac, N.-B.

William Rooney, représentant du secteur public et vice-président, Hunter River, Î.-P.-É.

Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Windsor Junction, N.-É.

Message du Vice-président et du Chef de la direction

Le 12 mars 2014

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

Madame la Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) pour 2013.

L'Administration a dégagé un léger bénéfice en 2013, après avoir affiché une perte l'année d'avant. Les recettes tirées du pilotage en 2013 ont dépassé celles de 2012, mais elles ont été inférieures aux prévisions.

Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a franchi un autre cap avec la mise en service, en 2013, du *Captain A. G. Soppitt*, un nouveau bateau-pilote destiné à Saint John. Ce navire ultramoderne est le quatrième bateau-pilote de construction récente à avoir été mis en service par l'Administration au cours des six dernières années.

Sur une autre note positive, l'Administration a introduit une innovation technologique en adoptant un formulaire électronique pour les services de pilotage : les détails sont transmis directement par le pilote, après une affectation, au centre d'affectation de l'Administration, ce qui permet de traiter plus rapidement les services fournis. Cette initiative est considérée avantageuse pour toutes les parties prenantes de l'Administration.

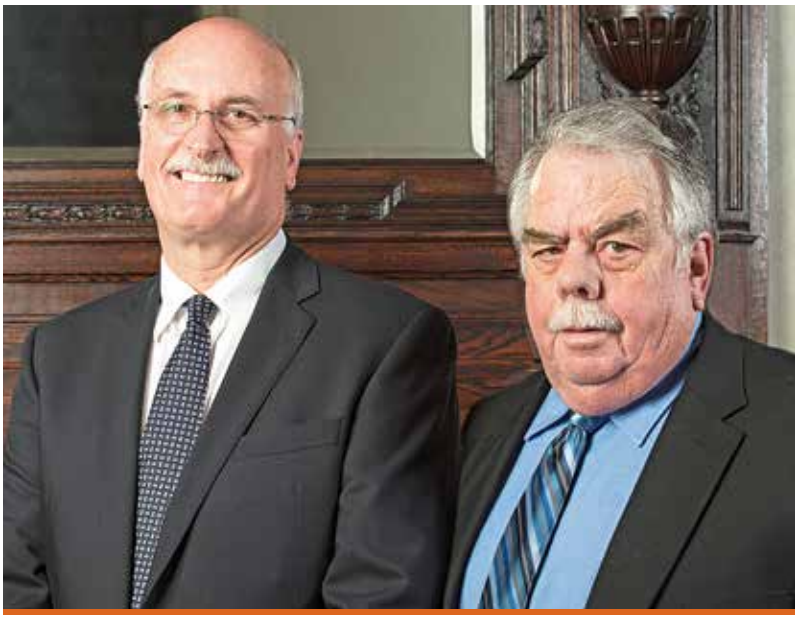
Fin 2013, la sécurité a été grandement améliorée dans le port d'Halifax grâce au déploiement d'une bouée météorologique dans le chenal de navigation. Son emplacement particulièrement stratégique lui permet de fournir notamment des données de navigation en temps réel comme le courant, la vitesse et la direction du vent, la hauteur des marées et la hauteur significative des vagues. Les données historiques fournies par la bouée servent surtout à prédire avec exactitude le temps qu'il fera dans les 48 heures. Là encore, la bouée sera des plus utiles pour les activités au jour le jour de toutes les parties prenantes.

La sécurité est primordiale pour l'Administration, et nous avons le plaisir de déclarer que 99,95 % des affectations effectuées en 2013 se sont déroulées sans incident.

L'Administration a établi une norme qui consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations. La norme n'a pas été atteinte en 2013, les services de pilotage ayant été fournis à temps pour 98,7 % des affectations. Les zones où le service comporte des lacunes ont été identifiées, et l'Administration s'emploie sérieusement à améliorer ses résultats dans ces districts.

Comme nous l'indiquions l'an dernier, l'Administration poursuit ses analyses de risque de haut niveau dans toute la région de l'Atlantique. Lorsque ces vérifications préliminaires indiquaient un risque potentiellement élevé, l'Administration a effectué des examens selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Plusieurs ports et zones de Terre-Neuve ont fait l'objet d'un examen en 2013, avec la collaboration de nombreuses parties prenantes, mais il n'y aura pas de recommandations d'ici la fin de l'année.

Soulignons que l'Administration a recommandé par le passé que le pilotage dans le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, devienne obligatoire. Plusieurs objections ont été formulées pendant que la modification suivait le processus réglementaire et sont en cours d'examen.



Capitaine Anthony McGuinness, chef de la direction, et William Rooney, vice-président

Du fait de la volatilité qu'a connue le trafic en 2013, les consultations que l'Administration tient habituellement avec ses parties prenantes dans la région de l'Atlantique ont fourni un éclairage essentiel sur les niveaux de service, les problèmes opérationnels et les tarifs de pilotage dans chacun des ports. Cette tribune des plus utiles a permis à l'Administration de réévaluer le nombre de ses pilotes dans toutes les régions et de répondre aux besoins de certaines zones en procédant à des mutations et à des mises à la retraite et, au besoin, en augmentant les effectifs de façon à assurer un service de pilotage sécuritaire, efficace et ponctuel à un coût juste et raisonnable.

En plus de superviser l'orientation stratégique de l'Administration, les membres du Conseil participent toujours activement à l'instauration de pratiques de gouvernance d'entreprise efficaces. De concert avec la direction, ils mettent l'accent sur la gestion des risques, et continuent de superviser avec diligence le contrôle financier et opérationnel.

Nous avons une fois encore le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit comme à son habitude un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique qui soit, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le chef de la direction,

Anthony McGuinness

Le vice-président du Conseil,

William Rooney

Orientation stratégique

Le Conseil d'administration a retenu comme priorités stratégiques pour l'Administration les six domaines que voici :

- Gouvernance
- Protection de l'environnement
- Qualité du service
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines

Gouvernance

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est l'une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la *Loi*, l'Administration a reçu pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Le conseil d'administration (le « Conseil ») de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants de l'industrie du transport maritime, deux représentants du secteur public et deux représentants ayant une expérience du pilotage. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports. Le Conseil compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration et sa gouvernance. Il dispose ainsi d'une structure adéquate pour surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration afin qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'Administration et le fonctionnement du Conseil font l'objet d'une révision constante et des changements y sont apportés au besoin.

La direction et le Conseil mènent chaque année un processus de planification de l'orientation qui fournit un plan à plus long terme que celui offert par le plan directeur sur cinq ans. L'Administration revoit et met à jour le plan chaque année.

Protection de l'environnement

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner les changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si l'on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui est élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, a recours à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP à plusieurs reprises afin de déterminer les risques inhérents aux conditions changeantes. En mars 2012, le Conseil a approuvé la recommandation du conseiller chargé d'effectuer un examen selon la MGRP en vue de faire du port de Belledune (N.-B.), une zone de pilotage obligatoire. Les modifications applicables ont été apportées aux règlements de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et une objection a été déposée.

HALIFAX, N.-É.

12 pilotes *Équipage de 8* *2 bateaux-pilotes appartenant à l'Administration*
Chebucto Pilot – *mis en service en 2012*
APA nº 1 – *mis en service en 1976*

Affectations de pilotage à Halifax de 2011 à 2013

	2013		2012		2011	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Porte-conteneurs	*961*	*36 %*	*993*	*35 %*	*1 120*	*37 %*
Cargo	*796*	*30 %*	*891*	*31 %*	*914*	*30 %*
Pétrolier	*484*	*18 %*	*486*	*17 %*	*548*	*18 %*
Paquebot de croisière	*275*	*10 %*	*276*	*10 %*	*244*	*8 %*
Autre	*170*	*6 %*	*193*	*7 %*	*209*	*7 %*
Total	*2 686*	*100 %*	*2 839*	*100 %*	*3 035*	*100 %*

Défis de la navigation

Halifax est le deuxième port naturel le plus grand du monde. On y trouve de nombreuses installations maritimes, notamment deux terminaux à conteneurs, un autoport, un terminal à pétroliers, un quai pour le gypse, des postes à quai pour bateaux de croisière, des quais pour le fret en vrac, un chantier naval, des quais pour la Marine et plusieurs autres installations. Les pilotes doivent connaître chacune des installations et les différents types de navires qui font escale à Halifax. Le port comporte également deux ponts et un chenal permettant de se rendre à certaines installations.

L'Administration était en pourparlers avec les parties qui s'objectaient à la fin de l'année afin de trouver une solution acceptable pour les intérêts publics et l'industrie. Un examen initial des ports de Terre-Neuve où le pilotage n'est pas obligatoire a également été mené et a donné lieu à un examen selon la MGRP visant Argentia, Long Pond et la baie de la Conception. Les résultats de ces examens doivent être présentés au Conseil en 2014.

L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la sécurité et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou d'un changement de trafic dans un port. Les ports et l'industrie demandent souvent l'avis de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John au sujet de la conception et de l'emplacement du nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) dans le port. Au Cap-Breton, les pilotes ont donné leur avis sur le dragage du port de Sydney en prévision d'un projet de terminal. Les pilotes d'Halifax ont conçu, en collaboration avec l'Administration portuaire d'Halifax et l'Halifax/Dartmouth Bridge Commission, un système de tirant d'air qui utilise des données GPS pour assurer la navigation sécuritaire des porte-conteneurs post-Panamax sous les ponts portuaires.

Qualité du service

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de rendre compte de l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2013, elle a assisté à des réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dans chacun des ports suivants : Saint John (N.-B.); Halifax et Cap-Breton (N.-É.); et St. John's et baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres réunions ont également eu lieu avec la Fédération maritime du Canada et l'Association des armateurs canadiens pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu en tout 10 réunions consultatives pendant l'année. En outre, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses rencontres tenues par des intéressés dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à Saint John (N.-B.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2012 et son orientation stratégique aux participants et autres intéressés.

L'Administration a poursuivi ses investissements à long terme en vue d'améliorer la qualité du service qu'elle assure. Deux bateaux-pilotes rapides ont été mis en service dans la baie Placentia (T.-N.-L.) en 2007. En 2012, l'Administration a terminé la construction d'un nouveau bateau-pilote, le *Chebucto Pilot*, pour le port d'Halifax. Début 2013, elle a mis en service un navire jumeau, le *Captain A. G. Soppitt*, à Saint John (N.-B.). L'APA surveille toujours les opérations des bateaux-pilotes dans les différents districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, avec le soutien des administrations portuaires, des établissements d'enseignement, de la Garde côtière canadienne et du secteur privé. Une bouée a été lancée à Halifax à la fin de 2013 et va fournir de l'information au début de 2014.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Des retards peuvent se produire les rares fois où le trafic est trop élevé. Comme cela coûterait beaucoup trop cher aux clients d'embaucher du personnel, l'Administration collabore avec chaque port pour composer avec ces quelques périodes de pointe. De 2008 à 2011 par exemple, elle a embauché à Halifax un pilote retraité pour un contrat de courte durée au plus fort de la saison des croisières, en raison du trafic élevé pendant ce laps de temps relativement bref.

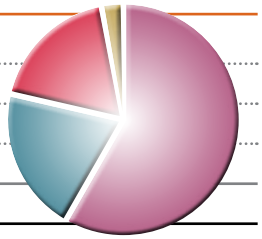
Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but d'assurer un suivi en temps opportun auprès du plaignant. L'exécution tardive d'une affectation était la principale raison invoquée. Il arrive que le retard soit causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou l'indisponibilité des services portuaires tels que ceux des remorqueurs.

En 2013, l'Administration a reçu 84 plaintes (43 en 2012) sur un total de 8 338 affectations (8 254 en 2012). Cela signifie que 99 % des affectations (99,5 % en 2012) ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre d'affectations indiqué plus haut, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

En 2013, 94,5 % des affectations (96,6 % en 2012) ont commencé dans l'heure suivant celle qui était prévue dans la demande. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2013, 58,3 % des retards ont été causés par les navires (65,3 % en 2012) et 18,3 % (10,8 % en 2012) ont été imputables aux conditions météorologiques et à des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration. Dans 23,4 % des retards (23,9 % en 2012), la cause principale était le manque de pilotes ou l'indisponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards était de 3,1 heures, contre 2,6 heures en 2012. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 5,5 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

Retards dans les affectations par catégorie, en 2013

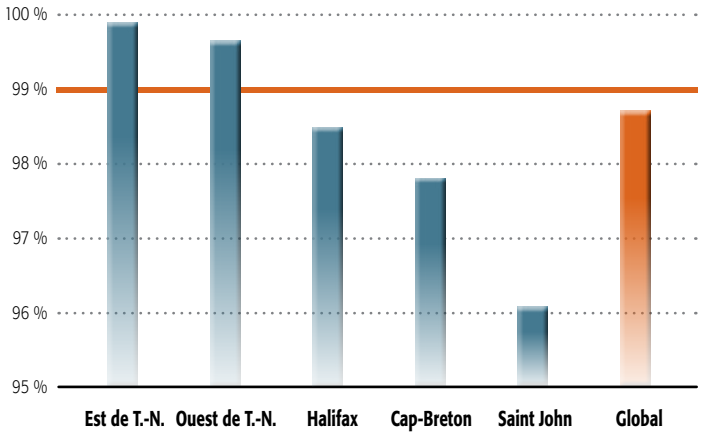
Navire	*58,3 %*
Pilote	*20,3 %*
Temps et autres motifs	*18,3 %*
Bateau-pilote	*3,1 %*
Total	*100,0 %*



La norme de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 99 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). Cette norme n'a pas été atteinte en 2013, les services de pilotage ayant été fournis à

temps pour 98,7 % des affectations (99,3 % en 2012). L'Administration applique aussi cette norme à chaque district ou port. En 2013, l'est de Terre-Neuve, le Cap-Breton et l'ouest de Terre-Neuve n'ont pas respecté la norme (96,1 %, 97,8 % et 98,5 % contre 97.3 %, 99,4 % et 98 % en 2012, respectivement). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

Pourcentage des affectations sans retards de pilotage, en 2013



Incidents de transport maritime en 2013

Les pilotes de l'Administration ont signalé en 2013 cinq incidents de transport maritime, qui sont décrits ci-dessous :

Type d'incident

	2013	2012
Contact avec un quai	*3*	*2*
Contact avec le fond marin	*2*	*0*
Total pour l'année	*5*	*3*

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,94 % des 8 338 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service de manière autonome sur le plan financier, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales pour tous les ports. L'objectif visé est l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à augmenter le tarif.

En 2013, l'Administration a modifié son tarif dans sept zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.); Halifax, détroit de Canso, Bras d'Or et Sydney (N.-É.); et Humber Arm et baie des Exploits (T.-N.-L.). L'Administration a aussi regroupé les tarifs des ports où le pilotage n'est pas obligatoire au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse pour n'en avoir qu'un seul qui s'applique à tous les ports et zones portuaires visés. Les droits dans les autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire sont restés les mêmes.

Au cours des dernières années, certains ports ont connu une grande volatilité des activités et des recettes, en particulier au Cap-Breton où le trafic a diminué en raison des activités menées dans le détroit de Canso. Dans les ports d'Halifax et de Saint John, l'Administration a beaucoup investi pour répondre aux exigences des clients qui demandaient des niveaux de service adéquats. L'activité ralentit depuis plusieurs années dans l'ouest de Terre-Neuve, qui inclut Humber Arm et la baie des Exploits. L'Administration emploie actuellement le moins de pilotes possible pour couvrir la région.

Les changements tarifaires étaient destinés à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en offrant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Technologie

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sécurité du pilotage. Il existe un comité de la technologie chargé d'étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'Administration. Ce comité se compose de représentants des pilotes et de la direction.

L'Administration continue à installer des systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin que les pilotes et les équipages aient des informations précises et opportunes. En 2013, elle a introduit un formulaire électronique qui peut être transmis par téléphone intelligent, tablette ou ordinateur. Cette initiative remplace les formulaires papier qui devaient être envoyés par la poste au siège social depuis les différentes régions, et elle permet de facturer plus rapidement et plus efficacement les comptes clients pour l'Administration et ses clients.

Ressources humaines

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents pour ses postes de pilotes vacants. Fin 2013, elle avait un candidat sur chacune des listes d'Halifax, de Saint John et de l'est de Terre-Neuve. Elle va établir une liste pour le Cap-Breton et l'ouest de Terre-Neuve au début de 2014. Comme l'avait recommandé une vérification interne menée pour le compte de l'Administration, un ingénieur a été ajouté en 2013 pour l'entretien des navires afin de réduire le temps pendant lequel les bateaux ne sont pas utilisés et d'abaisser les coûts à plus long terme. En fin d'année, l'Administration cherchait un nouveau chef de l'exploitation. Le poste, qui a été comblé au début de 2014, est similaire à celui du directeur de l'exploitation qui a existé de 1972 à 2011.

Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

Nombre d'employés 2011-2013

	2013	2012	2011
Pilotes employés	*42,0*	*45,0*	*45,0*
Bateaux-pilotes	*18,0*	*17,0*	*14,0*
Cadres et personnel administratif	*8,5*	*8,5*	*9,5*
Affectateurs	*6,0*	*6,0*	*6,0*
Total	*74,5*	*76,5*	*74,5*
Pilotes indépendants	*10,0*	*10,0*	*13,0*

Formation

L'Administration planifie la formation en fonction des besoins en matière d'exposition à de nouvelles technologies, de la préparation graduelle des nouveaux pilotes, des cours de mise à niveau des pilotes d'expérience et des nouvelles exigences réglementaires qui sont introduites à l'occasion. Cette formation s'inscrit dans un programme progressif qui est établi avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et ceux qui ont moins d'expérience apprennent sur le tas avec des pilotes expérimentés qui leur servent de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. Des cours de recyclage sont également offerts de temps à autre aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail, et elle est résolue à collaborer dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour que le milieu de travail soit toujours sûr et sain. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2013, et treize des problèmes qu'il a soulevés ont été réglés avant la fin de l'année.

Examen spécial

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'Administration l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et pratiques de l'Administration. La plupart des recommandations contenues dans le rapport ont été suivies, notamment la mise sur pied d'un processus efficace de gestion des risques, des améliorations dans la gouvernance et l'émission de brevets de pilote pour les zones de pilotage non obligatoire. Des améliorations ont été apportées à la sécurité des bateaux-pilotes, entre autres en installant des caméras, des rambardes plus sécuritaires et des systèmes d'alarme. L'Administration a également instauré un programme pour évaluer les pilotes, comme le recommandait un examen spécial.

Vérification interne

Fin 2012, l'Administration a amorcé une vérification interne consistant à examiner la façon dont elle gère l'entretien de ses bateaux-pilotes afin de déterminer où elle pourrait gagner en efficacité. Les résultats définitifs et les recommandations de cette vérification ont été reçus en 2013.

SAINT JOHN, N.-B.

8 pilotes *Équipage de 8* *2 bateaux-pilotes appartenant à l'Administration*
Captain A. G. Soppitt – *mis en service en 2013*
Fundy Pilot – *acquis en 2005, construit en 1984*

Affectations de pilotage à Saint John de 2011 à 2013

	2013		2012		2011	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétrolier	*1 157*	*66 %*	*909*	*58 %*	*976*	*59 %*
Porte-conteneurs	*193*	*11 %*	*157*	*10 %*	*100*	*6 %*
Paquebot de croisière	*129*	*7 %*	*150*	*10 %*	*134*	*8 %*
Cargo	*122*	*7 %*	*140*	*9 %*	*187*	*11 %*
Autre	*122*	*7 %*	*188*	*12 %*	*213*	*13 %*
Méthanier	*23*	*1 %*	*32*	*2 %*	*48*	*3 %*
Total	*1 746*	*100 %*	*1 576*	*100 %*	*1 659*	*100 %*

Défis de la navigation

Le port de Saint John pose plusieurs défis pour les pilotes, notamment une amplitude de marée qui peut atteindre 9 mètres (28 pieds). Il y a aussi les courants provoqués par l'écoulement du fleuve Saint-Jean, que la crue causée par la fonte des neiges et des glaces accentue au printemps. Le mélange d'eau douce provenant du fleuve et d'eau de mer plus dense crée un phénomène appelé courant de densité. Et la configuration physique du port, qui comporte notamment une gorge située à l'emplacement des chutes réversibles, amplifie la complexité et le caractère imprévisible des courants et des revolins. Saint John abrite la plus importante raffinerie de pétrole au Canada, et les pilotes doivent composer avec les navires gigantesques qui apportent le pétrole brut à la raffinerie et les pétroliers qui emportent les produits raffinés.

Aperçu financier

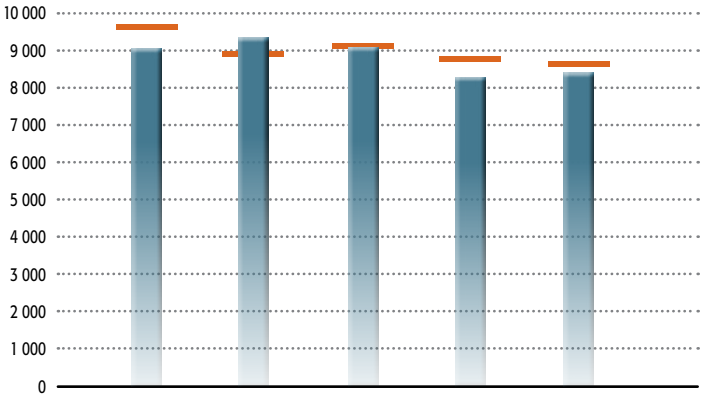
L'Administration de pilotage de l'Atlantique a renoué avec la rentabilité en 2013. Les affectations de pilotage ont enregistré une modeste reprise de 1 % par rapport à l'exercice précédent. Elles ont été toutefois nettement inférieures aux prévisions.

La discussion qui suit à propos du niveau d'activité dans chacun des ports concerne uniquement les affectations de pilotage, et non le trafic de fret ou de navires dans un port. Plusieurs facteurs peuvent se traduire par une différence entre l'activité déclarée par l'Administration et celle signalée par un autre organisme tel qu'une administration portuaire. Ces facteurs comprennent notamment les navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire, ceux qui utilisent des marins ayant des brevets de pilotage et la quantité de fret à bord d'un navire. L'Administration rend compte des affectations effectuées par ses pilotes, mais elle ne fait pas un suivi de la quantité de fret qu'un navire transporte.

Les budgets, qui sont préparés en même temps que le plan directeur de l'Administration, reposent sur le trafic de navires prévu pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties prenantes afin de discuter des questions financières et du service, notamment des attentes en termes de trafic et des exigences tarifaires. Les projections budgétaires pour l'année à venir sont établies à la fin du printemps et au début de l'été. L'Administration s'attendait à une reprise en 2013, mais les activités qui devaient avoir lieu à pendant l'année ne se sont pas matérialisées ou ont démarré plus tard que prévu, ce qui s'est traduit par une modeste amélioration des affectations par rapport à 2012.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration; en 2013, ils ont représenté 77 % des affectations et généré 79 % des recettes. L'Administration a effectué 8 338 affectations de pilotage pendant l'année, soit 417 ou 4,8 % de moins que prévu. Le nombre réel d'affectations a diminué de 84 ou 1 % par rapport à 2012.

Affectations de pilotage prévues et réelles – 2009-2013



	2009	2010	2011	2012	2013
Budget	9 619	8 964	9 166	8 849	8 755
Réelles	9 063	9 338	9 090	8 254	8 338

Le tableau ci-dessous montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2013, par rapport aux deux années précédentes. Globalement, le nombre total d'affectations est nettement inférieur à celui de 2010, surtout en 2012.

Nombre d'affectations en 2011-2013

	2013		2012		2011	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétrolier	*3 339*	*40 %*	*3 151*	*38 %*	*3 621*	*40 %*
Cargo	*1 903*	*23 %*	*2 073*	*25 %*	*2 373*	*26 %*
Porte-conteneurs	*1 197*	*14 %*	*1 178*	*14 %*	*1 313*	*14 %*
Autre	*1 099*	*13 %*	*1 105*	*14 %*	*1 179*	*13 %*
Paquebot de croisière	*800*	*10 %*	*747*	*9 %*	*604*	*7 %*
Total	*8 338*	*100 %*	*8 254*	*100 %*	*9 090*	*100 %*

BAIE PLACENTIA, T.-N.-L.

La baie Placentia fait partie d'un district dont les pilotes sont partagés par trois ports, les deux autres étant St. John's et Holyrood (T.-N.-L.).

11 pilotes

Équipages fournis par un entrepreneur

3 bateaux-pilotes appartenant à l'Administration
Atlantic Pilot – *mis en service en 2007*
Avalon Pilot – *mis en service en 2007*
APA n° 18 – mis en service en 1974

Affectations de pilotage dans la baie Placentia de 2011 à 2013

	2013		2012		2011	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Cargo						
Come-by-Chance	*458*	*53 %*	*482*	*49 %*	*452*	*48 %*
Whiffen Head	*392*	*45 %*	*346*	*35 %*	*410*	*44 %*
Cargo	*11*	*1 %*	*29*	*3 %*	*25*	*3 %*
Autre	*8*	*1 %*	*16*	*2 %*	*3*	*1 %*
Long Harbour	*–*	*0 %*	*103*	*11 %*	*42*	*4 %*
Total	*869*	*100 %*	*976*	*100 %*	*932*	*100 %*

Défis de la navigation

De très gros navires font escale dans la baie Placentia, ce qui oblige les pilotes de l'APA à faire preuve d'une grande précision et compétence pour diriger la navigation et l'accostage. Les pilotes doivent être constamment au courant des conditions météorologiques dans la région, car il y a de puissants vents dominants au poste d'embarquement et des vents très changeants dans la baie. Les remorqueurs utilisés pour escorter les navires et les amener au quai exigent une coordination et un travail d'équipe exceptionnels.

Les deux principales installations dans la baie sont une raffinerie de pétrole à Come-by-Chance et un terminal de transbordement de pétrole à Whiffen Head. Ce terminal reçoit le pétrole provenant des gisements Hibernia et Terra Nova, qui est amené par de grands pétroliers-navettes, et il l'exporte à l'aide de pétroliers plus petits qui sont en mesure de mouiller dans des ports n'ayant pas le grand tirant d'eau de la baie Placentia.

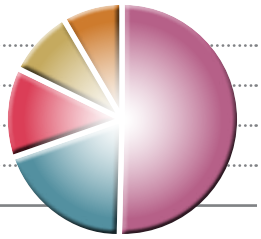
Le trafic des pétroliers a partiellement repris après le fort ralentissement enregistré en 2012. Le détroit de Canso a vu les affectations de pétroliers diminuer de moitié en 2012 par rapport à 2011 car le terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries le long de la côte Est des États-Unis a perdu un client important, une raffinerie de pétrole en Pennsylvanie qui a fermé. En 2013, les affectations de pétroliers ont augmenté de 27 % et 15 %, respectivement, dans les ports de Saint John (N.-B.) et le détroit de Canso. Le terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) à Saint John continue de fonctionner bien en deçà de sa capacité, puisqu'il n'a eu que 23 affectations en 2013 contre 32 en 2012. Selon les prévisions initiales, cette installation devait avoir un trafic élevé d'environ 300 affectations par année civile, ce qui n'a jamais été le cas. En parallèle à la construction et à la mise en service de ce terminal, qui remontent à plusieurs années, de nouveaux procédés de fracturation hydraulique permettant de libérer le gaz naturel des formations schisteuses ont été mis au point. L'abondance actuelle de gaz naturel de schiste dans l'est de l'Amérique du Nord a provoqué une chute brutale du marché pour le GNL.

Les affectations de cargos ont diminué de 11 % en 2013 à Halifax, ce qui représente 95 de moins que l'année d'avant. La catégorie « Cargo » comprend le fret en vrac, les cargaisons sèches et les expéditions diverses ainsi que les navires-rouliers. À Saint John, où les affectations de porte-conteneurs ont continué de progresser, il y en a eu 36 de plus.

La catégorie « Autre » ci-dessous inclut un certain nombre de sources d'activité moins importantes pour l'Administration, comme les bateaux de pêche, les plateformes pétrolières, les navires ravitailleurs, les navires de recherche océanographique ainsi que les dragueurs, les remorqueurs et les barges. Les affectations de remorqueurs et de barges, qui constituent l'essentiel de cette catégorie, ont représenté 43 % de l'activité en 2013 (50 % en 2012 et 48 % en 2011).

Droits de pilotage en 2013 par type de navire (en millers de dollars)

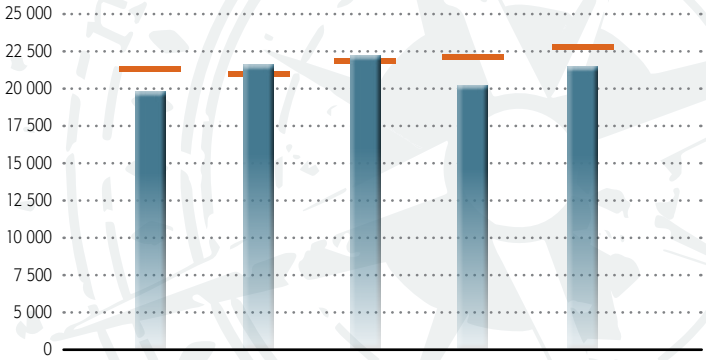
Pétrolier	*10 914*	*51,3 %*
Cargo	*4 018*	*19,0 %*
Porte-conteneurs	*2 681*	*12,7 %*
Autre	*1 833*	*8,6 %*
Paquebot de croisière	*1 734*	*8,2 %*
Total	*21 180*	*100,0 %*



En 2013, les pétroliers ont représenté 52 % des rentrées (50 % en 2012 et 53 % en 2011). La variation dans les affectations de pétroliers a eu beaucoup plus d'impact sur les recettes que les autres types de navires. Les pétroliers ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent en général davantage que les autres navires. Dans certains ports qui dépendent surtout de l'activité des pétroliers, entre autres Canso et la baie Placentia (T.-N.-L.), le besoin de pilotage pose plus de défis, car il faut tenir compte de la distance et de la durée pendant laquelle un pilote manœuvre et de l'obligation d'avoir des bateaux-pilotes plus robustes. Par conséquent, les coûts pour fournir le service demandé sont plus élevés que dans d'autres ports. Les recettes moyennes par affectation doivent aussi être plus élevées pour payer le service dans ces ports.

Pour 2013, les recettes de l'Administration ont été inférieures de 1 100 000 $ ou 4,9 % aux prévisions. Le tableau ci-dessous montre les recettes prévues au budget et les recettes réelles pour les cinq dernières années. Pendant cette période, le total des recettes réelles a correspondu à 96,5 % des prévisions.

Recettes réelles et prévues au budget 2009-2013 (en milliers de dollars)



	2009	2010	2011	2012	2013
Budget	*21 135*	*20 942*	*21 961*	*22 255*	*22 692*
Réelles	*19 648*	*21 584*	*22 039*	*20 341*	*21 576*

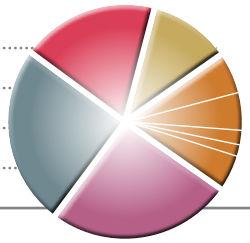
L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle tire de ces ports 97,9 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2013, l'Administration a tiré 79 % de ses revenus de quatre grands ports de pilotage obligatoire. Halifax est celui qui a rapporté le plus, soit 25,5 % des recettes totales, suivi de la baie Placentia, de Saint John et de Canso avec, respectivement, 24,9 %, 18,9 % et 11,2 % des rentrées. Le reste des recettes (19,5 %) a été généré par les 13 autres ports de pilotage obligatoire, St. John's (T.-N.-L.) venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2013

Halifax	*25,5 %*
Baie Placentia	*24,9 %*
Saint John	*18,9 %*
Canso	*11,2 %*
Autre	*19,5 %*
Total	*100,0 %*



Sydney	*5,9 %*
St. John's	*4,9 %*
Humber Arm	*2,2 %*
Baie des Exploits	*1,4 %*
Autres zones de pilotage obligatoire	*5,1 %*

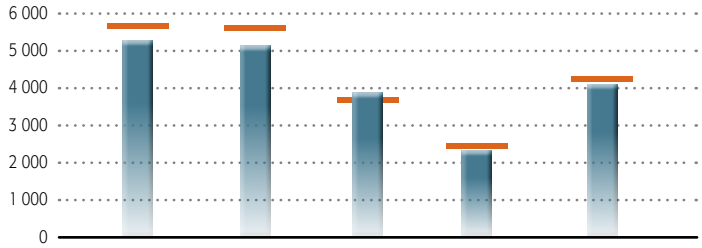
Trois des quatre grandes zones ont enregistré des recettes inférieures aux prévisions. Dans le cas d'Halifax, ce manque à gagner a été de 8,8 %, les affectations de pilotage ayant été moins nombreuses que prévu. Les recettes de la baie Placentia ont été de 8,3 % inférieures aux prévisions en raison de fermetures imprévues pour des travaux d'entretien et de réparation pour les deux principaux clients de la région au cours des quatre derniers mois de l'année.

Les recettes du détroit de Canso ont été inférieures de 6,0 % aux prévisions. Les affectations de pilotage dans la région y ont été plus nombreuses que prévu, mais les navires étaient plus petits et il y a eu une plus grande concentration de remorqueurs et de barges.

Le port de Saint John (N.-B.) est celui qui a connu la plus forte progression, ses recettes ayant été supérieures de 3,2 % aux prévisions. Les affectations de pilotage ont dépassé de loin les prévisions, car il y a eu plus de pétroliers et de porte-conteneurs que prévu.

Le tableau ci-dessous montre les recettes réelles et prévues par zone de pilotage obligatoire en 2013.

Recettes réelles et prévues au budget dans les zones de pilotage obligatoire – 2013 (en milliers de dollars)

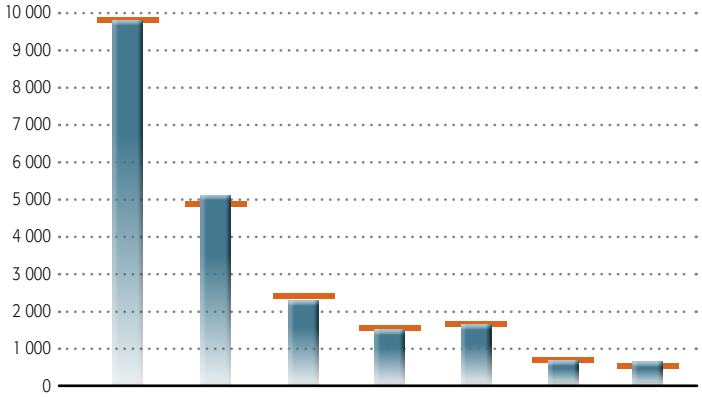


	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	5 789	5 630	3 805	2 477	4 288
Réelles	5 281	5 160	3 925	2 327	4 032

Les dépenses totales de l'Administration ont été inférieures de 0,6 % aux prévisions. Les seules catégories ayant enregistré un important écart défavorable par rapport aux prévisions ont été les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes. L'Administration a eu des frais de réparation importants, car un bateau-pilote a été mis en cale sèche dans la baie Placentia puis réparé et remis en service à la fin de l'année. Les produits tirés des assurances ont été constatés dans les autres revenus et ont compensé l'essentiel de ces coûts.

Le tableau qui suit montre les dépenses réelles par rapport à celles qui avaient été prévues pour 2013, exprimées en milliers de dollars.

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget – 2013 (en milliers de dollars)



	Salaires, honoraires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Équipages des bateaux-pilotes	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	9 876	4 965	2 390	1 449	1 646	698	577
Réelles	9 842	5 101	2 210	1 451	1 580	675	616

L'Administration a prévu une marge bénéficiaire de 4,8 % sur les recettes de 22 700 000 $ prévues pour 2013. Comme il y a eu moins d'affectations de pilotage qu'attendu, l'Administration a terminé l'année 2013 avec un bénéfice de 0,5 % sur des revenus de 21 600 000 $.

Le budget des immobilisations de l'Administration pour 2013 s'élevait à 1 330 000 $. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 1 520 000 dollars. Cet écart tient avant tout au fait que le chantier naval a pris du retard pour terminer le deuxième nouveau bateau-pilote car certains coûts qui devaient être engagés en 2012 l'ont été au début de 2013, une fois le bateau livré. Certains coûts associés au programme de formulaires électroniques, qui avaient été prévus au budget de 2012, ont été engagés en 2013, une fois le programme entièrement testé et lancé.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport aux prévisions pour 2013.

Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget – 2013 (en milliers de dollars)

	Budget	Réelles
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	*950*	*866*
Construction de bateaux-pilotes	*200*	*422*
Quais et structures	*85*	*113*
Logiciel	*36*	*27*
Matériel informatique	*35*	*91*
Améliorations locatives	*20*	*1*
Total	*1 326*	*1 520*

CANSO, N.-É.

Défis de la navigation

Le détroit de Canso est exposé sur sa façade est aux conditions météorologiques de l'Atlantique Nord, qui peuvent être très incertaines pour les pilotes. Les affectations confiées à ces derniers consistent à transférer du charbon d'un gros vraquier à des bateaux plus petits dans la baie de Chedabuctou, ce qui exige une manœuvre précise des navires et une excellente compréhension des conditions météorologiques. Le terminal de transbordement du pétrole reçoit des pétroliers gigantesques nécessitant une coordination avec les remorqueurs utilisés pour l'accostage de ces navires.

Canso fait partie d'un district formé de Sydney et du lac Bras d'Or (N.-É.), les trois ports se partageant les pilotes.

8 pilotes — *Bateaux-pilotes et équipages fournis par un entrepreneur*

Affectations de pilotage à Canso de 2011 à 2013

	2013		2012		2011	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Cargo	*355*	*44 %*	*310*	*46 %*	*390*	*35 %*
Pétrolier	*313*	*39 %*	*271*	*40 %*	*546*	*50 %*
Remorqueur et barge	*117*	*14 %*	*82*	*12 %*	*115*	*10 %*
Autre	*25*	*3 %*	*17*	*3 %*	*51*	*5 %*
Total	*810*	*100 %*	*680*	*100 %*	*1 102*	*100 %*

Zones de pilotage obligatoire

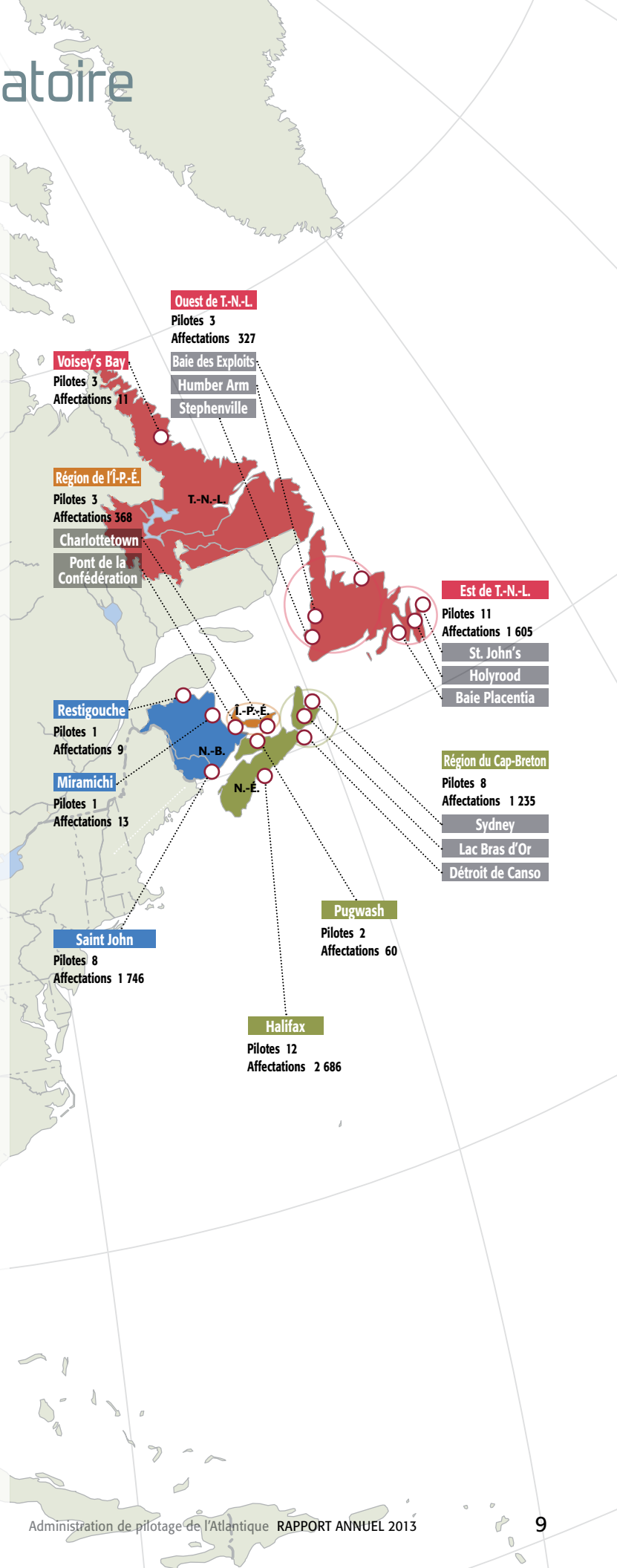
Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné d'autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, l'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Données provenant des zones de pilotage obligatoire

	AFFECTATIONS		
	2013	**2012**	**2011**
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 746	1 576	1 659
Miramichi	13	33	27
Restigouche	9	7	4
Terre-Neuve-et-Labrador			
Est de T.-N.-L.			
St. John's	712	448	578
Holyrood	24	23	37
Baie Placentia	869	976	932
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	193	191	197
Stephenville	9	4	21
Baie des Exploits	125	148	200
Voisey's Bay	11	11	11
Nouvelle-Écosse			
Halifax	2 686	2 839	3 035
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	810	680	1 102
Sydney	368	350	357
Lac Bras d'Or	57	49	43
Pugwash	60	70	96
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	271	224	187
Pont de la Confédération	97	98	92
Zones de pilotage facultatif	278	527	512
Total	8 338	8 254	9 090



Perspectives d'avenir – 2014 et au-delà

Bateaux-pilotes

Depuis 2007, quatre nouveaux bateaux-pilotes ont été construits et mis en service dans le cadre du projet de remplacement des bateaux-pilotes mené par l'Administration. Ces bateaux sont équipés d'une technologie et d'un équipement de sécurité à la fine pointe de la technologie pour les équipages et les pilotes. Le dernier de ces navires a été construit par ABCO Industries Limited, un chantier naval situé à Lunenburg (N.-É.) et le *Captain A.G. Soppitt* a été livré au début de 2013 pour Saint John (N.-B.). Les clients de la baie Placentia (T.-N.-L.), d'Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.), qui ont soutenu à fond l'initiative, ont accepté de payer un supplément afin d'aider à défrayer les coûts de construction et d'exploitation de ces navires ultramodernes. L'Administration va poursuivre son programme de remplacement en construisant un bateau de plus pour Saint John et un autre pour Halifax. Le calendrier dépendra de la santé financière de l'Administration.

Perspectives commerciales

Il y a plusieurs développements nouveaux et projetés qui devraient se traduire par des activités futures pour l'Administration. La mise en service de la nouvelle mine de potasse près de Sussex va augmenter les exportations transitant par le port de Saint John. La mine, qui devrait être en exploitation d'ici 2015, offrira une capacité d'exportation d'environ 2,5 millions de tonnes par année. Il s'agit d'une augmentation considérable par rapport à la capacité actuelle d'un million de tonnes. À Saint John, il est aussi question de faire des rénovations en vue de convertir le terminal de GNL Repsol pour qu'il serve aux exportations. Cette initiative d'envergure pourrait apporter du trafic additionnel à l'avenir. Saint John va aussi profiter du projet Oléoduc Énergie Est, qui propose d'amener l'oléoduc de TransCanada à un terminal à Saint John et d'exporter du pétrole à partir de là.

Dans la baie Placentia (T.-N.-L.), l'usine de traitement de nickel à Long Harbour devrait être achevée en 2014 et des expéditions régulières vont commencer peu après la mise en service. Toujours dans la baie Placentia, un important investissement a été effectué à la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance afin de rationaliser la production et d'augmenter l'efficacité. La raffinerie est à vendre, mais on ne s'attend pas à ce qu'elle interrompe ses activités pour l'instant. Le terminal de transbordement à Whiffen Head projette de développer considérablement ses activités en 2017, une fois que la production de Terra Nova South débutera.

Le dragage du port de Sydney (N.-É.) a été terminé au début de 2012. Maintenant que le chenal est plus profond, Sydney va pouvoir attirer des navires plus gros; le port s'attend à recevoir davantage de navires charbonniers et devrait construire à plus long terme un terminal pour les porte-conteneurs. Il est question de construire à Sydney un terminal pour le transbordement du charbon, qui sera mis en service en 2015. Si le projet se concrétise, cela permettrait d'augmenter considérablement le trafic dans le port.

Il est question d'aménager le terminal de GNL Goldboro sur la côte est de la Nouvelle-Écosse. Ce terminal est situé pour l'instant dans une zone de pilotage non obligatoire; si le projet va de l'avant, l'Administration déterminera si une étude selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP) est nécessaire afin d'évaluer la situation.

Le terrain prévu pour la construction d'un nouveau terminal pour les porte-conteneurs dans le détroit de Canso ayant été acheté, le projet peut aller de l'avant. Une fois les travaux entamés, le terminal pourrait être opérationnel dans les 26 mois qui suivront. NuStar Energy a renouvelé un contrat d'entreposage à long terme à Point Tupper. Les affectations de pilotage reliées au produit entreposé dans le terminal sont grandement tributaires des marchés et des cours mondiaux du pétrole. NuStar a suggéré que l'oléoduc d'Énergie Est, qui doit pour l'instant se terminer à Saint John, soit prolongé jusqu'à la raffinerie de Canso où le pétrole pourrait être entreposé puis exporté par bateau jusqu'en Europe et en Asie.

De nombreux ports s'efforcent vraiment de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Halifax, Saint John, Charlottetown, St. John's et Sydney poursuivent leurs efforts de marketing afin de promouvoir la région de l'Atlantique comme destination de croisière. La saison 2014 devrait connaître un léger ralentissement en raison des changements apportés à la réglementation environnementale, mais le secteur devrait demeurer globalement vigoureux.

Tarifs

Après avoir examiné le rendement de chaque port, l'Administration a proposé des ajustements tarifaires pour huit ports de pilotage obligatoire en 2014 et l'application pendant un an d'un supplément pour trois autres ports de pilotage obligatoire, ce qui devrait entraîner une augmentation globale de 4,6 % de ses rentrées. Des ajustements tarifaires ont aussi été proposés en 2015 pour cinq ports où des investissements sont prévus pour régler des problèmes de service dans les années à venir. Ces ajustements représenteront une augmentation globale de 2 % en 2015. Les 12 zones de pilotage obligatoire qui ne sont pas visées par ce changement de réglementation en 2015 feront l'objet d'un nouvel examen en 2014 afin de déterminer s'ils ont aussi besoin d'un ajustement en 2015.

L'Administration a examiné les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer les exigences opérationnelles de chacun en ce qui concerne le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le pilotage est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus en l'état ou augmenté afin de fournir le niveau de service qu'ils recherchent. L'Administration a tenu compte de leurs exigences pour établir les tarifs.

DÉPLOIEMENT DES BOUÉES MÉTÉOROLOGIQUES

Bouée SmartATLANTIC à Herring Cove

La bouée météorologique SmartATLANTIC, qui représente l'aboutissement de 10 années de travail, a été déployée le 7 novembre 2013 près de l'embouchure du port d'Halifax. Il s'agit d'une initiative menée conjointement par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, l'Association des pilotes maritimes du Canada, le Halifax Marine Research Institute, l'Administration portuaire d'Halifax, MEOPAR et la Garde côtière canadienne. Le financement initial a été assuré par Transports Canada, le ministère du Développement économique et rural et du Tourisme de la Nouvelle-Écosse, et MEOPAR. Des contributions en nature ont été faites par AMEC Environment & Infrastructure, la Garde côtière canadienne et l'Association des pilotes maritimes du Canada. L'APA et l'Administration portuaire d'Halifax se sont engagées à financer les coûts de fonctionnement et d'entretien annuels pendant une période de 10 ans.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de tenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des informations financières exactes.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'informations financières et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 12 mars 2014

Auditor General of Canada
Vérificateur 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 de l'Atlantique, 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 l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux 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 de l'Atlantique 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 de l'Atlantique 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 de l'Atlantique.

Pour le vérificateur général du Canada,

Tammy Squires, CA
directrice principale

Le 12 mars 2014
Halifax, Canada

État de la situation financière

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

Au 31 décembre 2013
(en milliers de dollars canadiens)

	2013	2012
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie	**1 884 $**	466 $
Créances clients et autres débiteurs (notes 6 et 7)	**2 977**	3 002
Charges payées d'avance	**153**	69
	5 014	3 537
Actifs non courants		
Immobilisations incorporelles (note 8)	**265**	235
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles (note 9	**11 210**	11 137
	11 475	11 372
	16 489 $	14 909 $
Passif		
Passifs courant		
Dettes fournisseurs et autres créditeurs (notes 6 et 7)	**2 237 $**	2 475 $
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	**400**	1 330
Indemnités de cession d'emploi (note 12)	**62**	62
	2 699	3 867
Passifs non courants		
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	**4 633**	2 003
Indemnités de cession d'emploi (note 12)	**1 309**	1 383
	5 942	3 386
	8 641	7 253
Capitaux propres		
Résultats non distribués	**7 848**	7 656
	7 848	7 656
	16 489 $	14 909

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par les membres de l'Administration et l'autorisation de publication a été donnée le 12 mars 2014 :

Membre

Membre

État du résultat global

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013
(en milliers de dollars canadiens)

	2013		2012	
Produits				
Droits de pilotage	**21 180**	**$**	20 273	$
Autres produits (note 13)	**396**		68	
	21 576		20 341	
Charges				
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**9 842**		9 573	
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**5 101**		4 749	
Salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux-pilotes	**1 580**		1 504	
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 451**		1 410	
Amortissement (notes 8 et 9)	**1 220**		848	
Transports et déplacements	**675**		699	
Services professionnels et spéciaux	**616**		605	
Services publics, matériaux et fournitures	**375**		357	
Loyers	**267**		285	
Charges financières	**124**		173	
Communications	**113**		118	
Formation	**111**		162	
	21 475		20 483	
Résultat de l'exercice	**101**		(142)	
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat net :				
Gains (pertes) actuariels sur les indemnités de cessation d'emploi	**91**		(63)	
Autres éléments du résultat global	**91**		(63)	
Résultat global	**192**	**$**	(205)	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des variations des capitaux propres

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013
(en milliers de dollars canadiens)

	2013		2012	
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**7 656**	**$**	7 861	$
Gains (pertes) de l'exercice	**101**		(142)	
Autres éléments du résultat global	**91**		(63)	
Résultat global total	**192**		(205)	
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 848**	**$**	7 656	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013
(en milliers de dollars canadiens)

	2013	2012
Activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie provenant des clients	**21 483 $**	20 279 $
Sorties de trésorerie destinées aux salariés et pour leur compte	**(13 024)**	(12 754)
Sorties de trésorerie destinées aux fournisseurs	**(6 539)**	(7 129)
Charges financières payées	**(124)**	(173)
Autres produits	**83**	68
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	**1 879**	291
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(91)**	(64)
Achats de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles	**(2 070)**	(2 897)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**–**	36
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	**(2 161)**	(2 925)
Activités de financement		
Produits d'un emprunt bancaire	**2 000**	–
Remboursement d'emprunts bancaires	**(300)**	(256)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement	**1 700**	(256)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**1 418**	(2 890)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**466**	3 356
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**1 884 $**	466 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013
(en milliers de dollars canadiens)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax (Nouvelle-Écosse). Elle a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration le financement autonome de ses opérations. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations.

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

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour fixer les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la Gazette du Canada, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication du projet de tarif.

L'OTC doit faire enquête sur le projet de tarif des droits visé par un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard dans les 120 jours suivant la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé la différence entre ce droit et celui recommandé par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil est habilité à modifier ou à annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

a) Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) qui ont été publiées par le Conseil des normes comptables (CNC).

b) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs, classés comme prêts et créances, et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. En raison de leur nature à court terme, le coût amorti de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur.

d) Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	4 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la juste valeur et est comptabilisée à titre de perte annuelle. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte annuelle dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

e) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par

évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

f) Régime de retraite

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

g) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

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

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

L'IAS 36, *Dépréciation d'actifs* (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie.

L'IFRS 9, *Instruments financiers* (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. L'IASB a reporté la date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme et décidera d'une nouvelle date lorsque l'ensemble du projet sur l'IFRS 9 tirera à sa fin. L'adoption anticipée de cette norme est toutefois autorisée. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

4. Odification de méthodes comptables

L'Administration a adopté diverses normes, nouvelles ou modifiées, pour l'exercice ouvert le 1er janvier 2013.

L'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*, qui s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013, prescrit une source unique pour les évaluations de la juste valeur lorsque ces évaluations sont exigées ou autorisées aux termes des IFRS. Elle donne une définition de la juste valeur, prescrit un cadre unique pour l'évaluation de la juste valeur et améliore les obligations d'information sur les évaluations de la juste valeur. L'IFRS 13 est appliquée de manière prospective et a donné lieu à la présentation d'informations supplémentaires dans la note complémentaire 7, « Juste valeur des instruments financiers », et la note complémentaire 10 « Emprunts bancaires ».

IAS 1, *Présentation des états financiers*. La modification apportée à cette norme impose le regroupement des éléments présentés dans les autres éléments du résultat global selon qu'ils seront reclassés (recyclés) ultérieurement en résultat net ou qu'ils ne le seront pas. Ce classement est présenté à l'état du résultat global.

L'IAS 19, *Avantages du personnel*, a été modifiée afin d'améliorer la comptabilisation et la présentation des régimes à prestations définies ainsi que les informations à fournir à ce sujet. Les modifications présentent une méthode de calcul du montant des intérêts nets. Selon cette méthode, les actifs d'un régime sont multipliés par le taux d'actualisation qui sert à calculer la charge d'intérêts sur le passif au titre des prestations définies afin de déterminer le produit d'intérêts généré par les actifs du régime. Cette méthode diffère de la méthode antérieure, qui reposait sur le taux de rendement attendu. Les modifications ont également amélioré les obligations d'information sur les régimes à prestations définies. La norme est en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2013 et doit être appliquée rétrospectivement. Pour l'Administration, cela veut dire la présentation d'informations supplémentaires à la note complémentaire 12 « Indemnités de cessation d'emploi ».

5. Utilisation d'estimations et jugements

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée si la révision influe uniquement sur cette période, et dans les périodes futures si la révision touche à la fois la période considérée et les périodes futures.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui présentent un risque important d'ajustements significatifs pour l'exercice considéré et le prochain exercice sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année.

b) Jugements comptables critiques
Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement
Les durées d'utilité estimatives des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles sont présentées dans les notes 3c) et 3d).

6. Gestion des risques financiers

Aperçu
L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont présentées tout au long des états financiers.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité générale de l'établissement et de la surveillance du cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration et de surveiller leur application.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont revus à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration vise à établir un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification encadre la manière dont la direction assure la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et il détermine si le cadre de gestion des risques est adéquat par rapport aux risques auxquels l'Administration est exposée. Pour appuyer le Comité de vérification à cet égard, des audits internes sont réalisés par des tiers externes. Ces tiers sont engagés, dans le cadre de contrats, pour effectuer des examens périodiques des contrôles et des procédures de gestion, et rendent compte de leurs résultats au Comité de vérification.

Risque de crédit
Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients de l'Administration.

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

Les créances clients et autres débiteurs ne posent pas de risque de crédit important, car la Loi sur le pilotage stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La Loi prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances clients et autres débiteurs de l'Administration s'établissait à 2 977 $ au 31 décembre 2013 (3 002 $ au 31 décembre 2012). La valeur comptable des créances clients s'établissait à 2 522 $ au 31 décembre 2013 (2 937 $ au 31 décembre 2012). Ces créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2013, environ 78 % des créances clients (72 % au 31 décembre 2012), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 22 % d'entre elles (28 % au 31 décembre 2012) étaient en souffrance depuis plus de 45 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes sur créances. La provision pour créances douteuses de l'Administration s'établissait à 16 $ au 31 décembre 2013 (36 $ au 31 décembre 2012). La valeur comptable des autres débiteurs se chiffrait à 455 $ au 31 décembre 2013 (65 $ au 31 décembre 2012).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne.

Risque de liquidité
Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou difficiles sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration s'efforce de disposer en tout temps des ressources nécessaires pour satisfaire aux charges opérationnelles prévues pour une période de 90 jours. Ces charges comprennent le service des obligations financières, mais excluent toute incidence possible de circonstances extrêmes qui ne peuvent être prévues de façon raisonnable, comme les catastrophes naturelles. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 1 500 $ non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel.

La valeur comptable des dettes fournisseurs et autre créditeurs de l'Administration s'établissait à 2 237 $ au 31 décembre 2013 (2 475 $ au 31 décembre 2012). La valeur comptable des dettes fournisseurs s'établissait à 1 535 $ au 31 décembre 2013 (1 515 $ au 31 décembre 2012) et ils avaient tous une échéance inférieure à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer de l'Administration était de 702 $ au 31 décembre 2013 (960 $ au 31 décembre 2012).

L'Administration a contracté des emprunts auprès de banques à charte canadiennes. Au 31 décembre 2013, ces emprunts totalisaient 5 033 $ (3 333 $ au 31 décembre 2012).

Risque de taux d'intérêt
Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt de manière limitée, car les emprunts bancaires sont assortis d'un taux d'intérêt fixe qui ne peut être modifié sans pénalité financière entre les dates des échéances.

7. Juste valeur des instruments financiers

Les créances clients et les dettes fournisseurs sont engagées dans le cours normal des activités de l'Administration et sont respectivement exigibles et payables à vue. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme.

Les instruments financiers qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 1 de cette hiérarchie sont établies à partir de prix cotés et non ajustés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs financiers identiques. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 2 sont établies à partir de données observables directement ou indirectement autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 3 sont établies au moyen de techniques d'évaluation qui reposent sur des données de marché non observables.

L'Administration ne détient aucun instrument financier évalué au niveau 1 ou au niveau 3 de la hiérarchie.

La juste valeur des emprunts bancaires est présentée dans la note complémentaire 10 selon le niveau 2 de la hiérarchie de la juste valeur.

8. Immobilisations incorporelles

Au 31 décembre, le solde des immobilisations incorporelles de l'Administration, constituées de logiciels acquis, était le suivant :

	2013	2012
Coût à l'ouverture de l'exercice	**420 $**	356 $
Entrées	**91**	64
Coût à la clôture de l'exercice	**511**	420
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	**(185)**	(140)
Amortissement de l'exercice	**(61)**	(45)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	**(246)**	(185)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	**265 $**	235 $

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2013 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2012).

9. Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

2013	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Ameliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercise	7 647 $	2 959 $	354 $	1 855 $	313 $	2 575 $	816 $	173 $	16 692 $
Entrées	460	322	–	36	254	216	140	1	1,429
Virement a partir des bateaux-pilotes en construction	1 627	814	37	209	104	(2 791)	–	–	–
Sorties	(165)	(251)	–	–	(86)	–	(34)	–	(536)
Coût à la clôture de l'exercise	9 569	3 844	391	2 100	585	–	922	174	17 585
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercise	(2 217)	(1 264)	(259)	(1 050)	(126)	–	(479)	(160)	(5 555)
Amortissements des sorties au cours de l'exercise	66	156	–	–	85	–	33	–	340
Amortissement de l'exercise	(384)	(350)	(36)	(189)	(119)	–	(79)	(3)	(1 160)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercise	(2 535)	(1 458)	(295)	(1 239)	(160)	–	(525)	(163)	(6 375)
Valeur comptable à la clôture de l'exercise	7 034 $	2 386 $	96 $	861 $	425 $	– $	397 $	11 $	11 210 $

2012	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Mobilier et matériel	Ameliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercise	6 310 $	2 139 $	296 $	1 525 $	211 $	2 463 $	883 $	173 $	14 000 $
Entrées	35	163	–	169	106	3 140	54	–	3,667
Virement a partir des bateaux-pilotes en construction	1 623	818	67	416	104	(3 028)	–	–	–
Sorties	(321)	(161)	(9)	(255)	(108)	–	(121)	–	(975)
Coût à la clôture de l'exercise	7 647	2 959	354	1 855	313	2 575	816	173	16 692
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercise	(2 248)	(1 127)	(242)	(1 123)	(191)	–	(464)	(158)	(5 553)
Amortissements des sorties au cours de l'exercise	317	103	9	202	108	–	62	–	801
Amortissement de l'exercise	(286)	(240)	(26)	(129)	(43)	–	(77)	(2)	(803)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercise	(2 217)	(1 264)	(259)	(1 050)	(126)	–	(479)	(160)	(5 555)
Valeur comptable à la clôture de l'exercise	5 430 $	1 695 $	95 $	805 $	187 $	2 575 $	337 $	13 $	11 137 $

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2013 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2012).

10. Emprunts bancaires

Les soldes impayés des emprunts bancaires de l'Administration au 31 décembre étaient les suivants :

	2013	2012
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 3,28 %, amortie sur 10 ans, venant à échéance le 21 septembre 2022, non garantie	**2 003 $**	2 197 $
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,93 %, amortie sur 10 ans, venant à échéance le 21 janvier 2023, non garantie	**1 030**	1 136
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,96 %, amortie sur 15 ans, venant à échéance le 12 janvier 2019, non garantie	**2 000**	–
	5 033 $	3 333 $
Partie courante	**400 $**	1 330
Partie non courante	**4 633**	2 003
	5 033 $	3 333 $

La charge d'intérêts sur les emprunts s'élevait à 124 $ (173 $ en 2012). Au 31 décembre 2013, la juste valeur estimative des emprunts bancaires s'établissait à 4 844 $ (3 320 $ au 31 décembre 2012).

Cette estimation est fondée sur la technique d'évaluation qui prévoit l'actualisation des flux de trésorerie futurs. Les paiements futurs en intérêts et en principal attendus sont actualisés à l'aide des données du niveau 2, comme les taux d'intérêt en vigueur pour des emprunts similaires pratiqués par les banques à charte canadiennes au 31 décembre 2013, soit 4,70 % (3,50 % au 31 décembre 2012) pour les emprunts venant à échéance dans dix ans et 2,96 % (aucun en 2012) pour les emprunts venant à échéance dans cinq ans.

Les remboursements en principal minimaux qui restent à effectuer sont les suivants :

	2013
2014	**400 $**
2015	**422**
2016	**435**
2017	**449**
2018 et au-delà	**3 327**
	5 033 $

L'Administration a contracté un emprunt supplémentaire pour financer son plus récent projet de construction de bateaux-pilotes. Elle a obtenu une facilité de crédit renouvelable pour la durée de la construction, qui a été convertie en emprunt non renouvelable à la fin de la période de construction. Au 31 décembre 2013, le montant de cette facilité de crédit non renouvelable contractée pour financer les deux derniers bateaux-pilotes s'élevait à 2 000 $.

L'Administration a une facilité de crédit opérationnelle d'un montant maximal de 1 500 $, portant un taux d'intérêt ne dépassant pas le taux préférentiel. Elle n'avait pas utilisé cette facilité de crédit au 31 décembre 2013 (néant au 31 décembre 2012). La facilité est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

Tous les emprunts de l'Administration sont autorisés par le ministre des Finances.

11. Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser selon un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur au 31 décembre 2013 était de 1,64 fois la cotisation du salarié (1,74 fois au 31 décembre 2012) jusqu'à un seuil salarial défini pour tous les employés qui ont adhéré au Régime jusqu'au 31 décembre 2012, inclusivement. Le taux général de cotisation au 31 décembre 2013 se chiffrait à 1,57 fois la cotisation du salarié (néant en 2012) dans la limite d'un seuil salarial défini pour tous les nouveaux participants qui ont adhéré au Régime à compter du 1er janvier 2013. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 8,00 fois la cotisation du salarié (8,95 fois au 31 décembre 2012). Les cotisations totales de 1 081 $ (1 010 $ en 2012) ont été passées en charges dans l'exercice considéré.

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

Les cotisations au Régime de pension de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2013	2012
Cotisations de l'Administration	**1,081 $**	1,010 $
Cotisations des salariés	**652 $**	568 $

12. Indemnités de cessation d'emploi

Tous les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi postérieures à l'emploi en vertu de leurs conventions collectives ou de leurs contrats de travail. Depuis 2012, ces indemnités ne sont plus offertes aux employés recrutés par l'Administration. Cependant, il reste un passif pour les salariés qui n'ont pas choisi de mettre fin immédiatement à cet avantage. Le montant des indemnités est déterminé par une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc aucun actif. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées.

L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, l'obligation au titre des indemnités constituées correspond à la valeur actualisée de toutes les indemnités futures, compte tenu des hypothèses décrites ci après, multipliée par le ratio du service du salarié à la date de l'évaluation au service total à la date de sortie présumée. Le coût des services rendus au cours d'une période correspond à la valeur actualisée des indemnités attribuée aux services rendus par les salariés au cours de cette période. Ces coûts, ainsi que le coût financier, et la perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation du régime sont inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 décembre 2013 comme suit : 140 $ (145 $ au 31 décembre 2012) au poste honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes, 0 $ (24 $ au 31 décembre 2012) au poste salaires et avantages sociaux du personnel, et 2 $ (30 $ au 31 décembre 2012) au poste salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux pilotes. Les pertes actuarielles cumulées comptabilisées dans les autres éléments du résultat global s'élevaient à 270 $ au 31 décembre 2013 (361 $ au 31 décembre 2012).

Les informations sur ce régime, évalué en date du 31 décembre, se présentent comme suit :

	2013	2012	2011
Rapprochement de l'obligation au titre des indemnités constituées			
Obligation au titre des indemnités constituées à l'ouverture de l'exercice	**1 445 $**	1 642 $	1 322 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**92**	97	112
Coût financier	**50**	57	70
Perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation	**–**	45	79
Indemnités versées pendant l'exercice	**(125)**	(459)	(91)
Gains (pertes) actuariels	**(91)**	63	150
Obligation au titre des indemnités constituée à la clôture	**1 371 $**	1 445 $	1 642 $
Composantes de la charge comptabilisée en résultat net			
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**92**	97	112
Coût financier	**50**	57	70
Perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation	**–**	45	79
Charge totale comptabilisée en résultat net	**142 $**	199 $	261 $
Analyse des gains (pertes) actuariels			
Modification du taux d'actualisation	**(92)**	62	129
Pertes découlant d'ajustements liés à l'expérience	**1**	1	21
Gains (pertes) actuariels	**(91) $**	63 $	150 $
Classement de l'obligation au titre des indemnités constituée			
Partie courante	**62 $**	62 $	297 $
Partie non courante	**1 309**	1 383	1 345
Obligation au titre des indemnités constituée à la clôture de l'exercice	**1 371 $**	1 445 $	1 642 $
Principales hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation actuarielle			
Taux d'actualisation	4,25 %	3,50 %	4,00 %
Taux d'augmentation estimatif des salaires	2,75 %	2,75 %	2,75 %
Âge du départ à la retraite	33 % à 60 ans, le reste à 65 ans		

Le régime est sensible aux principales hypothèses actuarielles relatives au taux d'actualisation, au taux d'augmentation estimatif des salaires et à l'âge du départ à la retraite.

Les taux d'actualisation hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des indemnités constituées présentés. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 124 $ au 31 décembre 2013. Une augmentation de 1 % du taux d'actualisation aurait fait diminuer le montant de l'obligation de 109 $ au 31 décembre 2013.

Les taux d'augmentation des salaires hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des prestations constituées présentés. Une augmentation de 1 % de ce taux hypothétique aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 124 $ au 31 décembre 2013; alors qu'une diminution de 1 % aurait fait diminuer l'obligation de 111 $ au 31 décembre 2013.

Si l'âge du départ à la retraite hypothétique était réduit d'une année pour tous les salariés, l'obligation au titre des prestations définies aurait augmenté de 17 $ au 31 décembre 2013.

La durée moyenne pondérée de l'obligation du régime était de huit ans au 31 décembre 2013 (neuf ans au 31 décembre 2012). L'Administration prévoit que les indemnités qui seront versées en 2014 devraient se chiffrer à 62 $.

13. Produits de l'assurance

L'Administration a comptabilisé un produit de l'assurance de 313 $ dans les autres produits à l'état du résultat global. Ce montant correspond aux indemnités versées par la compagnie d'assurance à la suite de l'échouement d'un bateau-pilote le 7 août 2013.

14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les résultats non distribués. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La LGFP permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, ou par une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 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 son actif, de son passif et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficience. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration d'être financièrement autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de nouveaux bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de cessation d'emploi.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est ajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou ajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

15. Transactions entre parties liées

a) Transactions commerciales

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

L'Administration a conclu un marché avec Transports Canada pour des services de réglementation et d'expertise. Ce marché est d'une durée de cinq ans, du 1er avril 2012 au 31 mars 2017. Les coûts engagés pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 ont été comptabilisés à l'état du résultat global et un montant de 106 $ (79 $ au 31 décembre 2012) a été inscrit au poste des services professionnels et spéciaux. Les engagements en cours liés à ce marché sont de 361 $ (467 $ en 2012) (note 16).

b) Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des membres du Conseil et des principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 décembre comprend ce qui suit :

Rémunération des principaux dirigeants	**2013**	2012
Avantages à court terme, tels que les salaires	**346 $**	339 $
Régime de retraite	**73**	70
Indemnités de cessation d'emploi	**–**	5
	419 $	414 $
Rémunération des membres du Conseil d'administration		
Acompte	**24 $**	24 $
Indemnité journalièr	**53**	55
	77 $	79 $

Un membre du Conseil était un pilote contractuel avant sa nomination au Conseil en 2009. Ce membre a continué d'offrir des services de pilotage, dans le cadre de contrats, et a gagné 10 $ en droits de pilotage en 2013 (24 $ en 2012).

c) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime, tandis que le gouvernement du Canada est tenu par la loi d'assumer le paiement des prestations aux termes du Régime (note 11).

16. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour la construction de nouveaux bateaux-pilotes, pour des services de bateaux-pilotes et pour des services de réglementation de Transports Canada pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2013**
Un an au plus	2 256 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	252
Plus de cinq ans	–
	2 508 $

L'Administration a également conclu des contrats de location simple pour des bureaux, des matériels et des quais pour lesquels elle doit effectuer les paiements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2013**
Un an au plus	197 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	370
Plus de cinq ans	–
	567 $

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013, un montant de 267 $ a été comptabilisé à l'état du résultat global au titre des contrats de location simple (285 $ au 31 décembre 2012).