

Aucune autorité en valeurs mobilières n'est prononcée sur la qualité des titres offerts dans le présent prospectus. Quiconque donne à entendre le contraire commet une infraction. Les titres décrits dans le présent prospectus ne sont offerts que là où l'autorité compétente a accordé son visa; ils ne peuvent être proposés que par des personnes dûment inscrites. Les titres offerts aux présentes n'ont pas été ni ne seront inscrits en vertu de la loi des États-Unis intitulée Securities Act of 1933, dans sa version modifiée, et, sous réserve de certaines exceptions, ils ne peuvent être offerts ni vendus aux États-Unis. Voir « Mode de placement ».

PROSPECTUS

Premier appel public à l'épargne

Le 19 mai 2004



BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.

250 000 000 \$

Obligations garanties de premier rang 5,74 %, série 04-1, échéant le 27 mai 2014

British Columbia Ferry Services Inc. (« BC Ferries ») émet les obligations garanties de premier rang 5,74 %, série 04-1 (les « obligations de série 04-1 ») offertes aux présentes aux termes du programme des marchés des capitaux de BC Ferries. Le produit net tiré de la vente des obligations de série 04-1 sera principalement affecté au remboursement d'une tranche de la dette de BC Ferries envers la province de la Colombie-Britannique (la « province ») et aux réserves de fonds nécessaires aux fins des obligations de série 04-1. L'intérêt sur les obligations de série 04-1 sera payable semestriellement les 27 mai et 27 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance, à compter du 27 novembre 2004. Les obligations de série 04-1 auront généralement égalité de rang par rapport à l'ensemble de la dette actuelle et éventuelle de BC Ferries garantie aux termes de la convention de fiducie, y compris les obligations et autres titres de créance émis, et la dette bancaire en cours, au moment de la clôture du placement ou à l'avenir. Voir « Programme des marchés des capitaux ».

Le taux d'intérêt, le prix d'offre et les modalités de rachat des obligations de série 04-1 ont été fixés par négociation entre BC Ferries et les preneurs fermes.

Voir la rubrique « Facteurs de risque » pour un exposé de certains facteurs de risque que les souscripteurs éventuels d'obligations de série 04-1 devraient examiner. Il n'existe actuellement aucun marché pour la négociation des obligations de série 04-1, de sorte qu'il pourrait être impossible pour les souscripteurs de revendre les obligations de série 04-1 souscrites aux termes du présent prospectus.

De l'avis des conseillers juridiques, les obligations de série 04-1 seront, au moment de leur émission, admissibles à des fins de placement aux termes de certaines lois énumérées à la rubrique « Admissibilité à des fins de placement ».

Prix : 99,947 % par obligation de série 04-1

	Prix d'offre	Rémunération des preneurs fermes	Produit net revenant à BC Ferries ¹⁾
Par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations de série 04-1 .	999,47 \$	7,50 \$	991,97 \$
Placement total	249 867 500 \$	1 875 000 \$	247 992 500 \$

1) Avant déduction des frais du placement payables par BC Ferries, estimés à environ 1 200 000 \$, lesquels seront, de même que la rémunération des preneurs fermes, payés par BC Ferries sur le produit du placement.

Le rendement réel à l'échéance des obligations de série 04-1 est de 5,747 % par année.

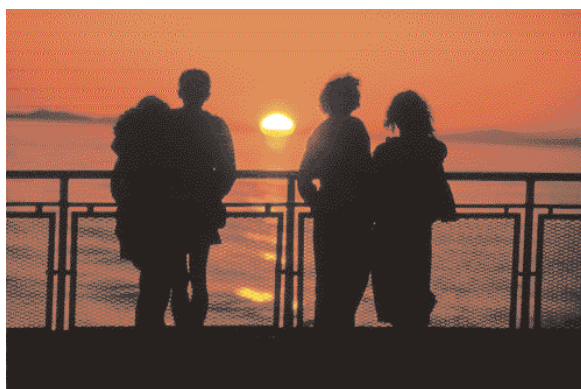
Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. (collectivement les « preneurs fermes ») pour leur propre compte, offrent conditionnellement les obligations de série 04-1 sous réserve de prévente, sous les réserves d'usage concernant leur émission par BC Ferries et leur acceptation par les preneurs fermes conformément aux conditions prévues dans la convention de prise ferme décrite à la rubrique « Mode de placement » et sous réserve de l'approbation de l'ensemble des questions d'ordre juridique par McCarthy Tétrault s.r.l., pour le compte de BC Ferries et par Farris, Vaughan, Wills & Murphy, pour le compte des preneurs fermes. Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. sont membres du groupe de banques canadiennes qui ont consenti certaines facilités de crédit à BC Ferries. Voir « Programme des marchés des capitaux — Facilités de crédit ». **BC Ferries peut donc être considérée comme un « émetteur associé » de Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. au sens de la législation en valeurs mobilières canadienne applicable.** Voir « Mode de placement ».

Les preneurs fermes du placement peuvent attribuer des obligations de série 04-1 en excédent de l'émission ou faire des opérations visant à fixer ou à stabiliser le cours des obligations de série 04-1 à des niveaux autres que le cours qui serait formé sur un marché libre. Voir « Mode de placement ».

Les souscriptions pour les obligations de série 04-1 seront reçues sous réserve du droit de les rejeter ou de les répartir en totalité ou en partie, et les preneurs fermes se réservent le droit de clore les registres de souscription à tout moment sans avis. Il est prévu que les obligations de série 04-1 pourront être remises sous forme d'inscription en compte seulement par l'intermédiaire des services de La Caisse canadienne de dépôt de valeurs limitée à Vancouver à la clôture, laquelle devrait survenir vers le 27 mai 2004, mais au plus tard le 25 juin 2004.



-
- Réseau de transport maritime au service de la clientèle;
 - L'un des plus importants exploitants de traversiers dans le monde;
 - En exploitation depuis 44 ans; et
 - Société réglementée, gage de stabilité financière.





Carte de l'ensemble des routes

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	3	PROGRAMME DES MARCHÉS DES CAPITAUX	53
GLOSSAIRE	8	Convention de fiducie	54
INFORMATION PROSPECTIVE	10	Sûreté	55
BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.	11	Obligations	57
Constitution et structure organisationnelle	11	Cas de défaut	62
Historique et développement	12	Modification	63
Stratégie	12	Extinction	63
ACTIVITÉS DE BC FERRIES	13	Définitions	64
Survol	13	Facilité de crédit	71
Cadre réglementaire	13	Convention de confirmation	73
Principaux contrats	14	DÉTAILS CONCERNANT LE PLACEMENT ..	74
Demande	15	Les obligations de série 04-1	74
Élasticité de la demande par rapport au prix ...	16	Forme et coupures	74
Région desservie	17	Transfert des obligations de série 04-1	74
Flotte	17	Paiement du capital et de l'intérêt	75
Terminaux	19	Rachat	75
Programme d'immobilisations	20	Compte de réserve du service de la dette	75
Volumes de trafic	21	Sûreté	75
Clientèle	22	Obligations	75
Utilisation de la capacité	22	EMPLOI DU PRODUIT	76
Services accessoires	23	NOTATION	76
Ressources humaines	24	FACTEURS DE RISQUE	76
Concurrence	25	MODE DE PLACEMENT	79
Assurance	26	ADMISSIBILITÉ À DES FINS DE PLACEMENT	80
Programmes en matière de sécurité et d'environnement	26	INCIDENCES FISCALES FÉDÉRALES CANADIENNES	81
Technologie	27	CONTRATS IMPORTANTS	83
RÉGLEMENTATION	28	QUESTIONS D'ORDRE JURIDIQUE	84
CONTRAT DE SERVICES DE TRAVERSIER ..	30	LITIGES EN COURS	84
BAUX DES TERMINAUX	33	VÉRIFICATEURS, FIDUCIAIRE ET AGENT PAYEUR	85
RÉGIE D'ENTREPRISE	35	DROITS DE RÉOLUTION ET SANCTIONS CIVILES	85
RÉMUNÉRATION DE LA DIRECTION	40	ÉTATS FINANCIERS	F-1
PRÊTS AUX ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION ...	42	ATTESTATION DE BC FERRIES	A-1
CAPITAL-ACTIONS ET CAPITAL D'EMPRUNT	42	ATTESTATION DES PRENEURS FERMES ...	A-2
STRUCTURE DU CAPITAL CONSOLIDÉ	44	CONSENTEMENT DE KPMG s.r.l.	A-3
COUVERTURE PRO FORMA DES INTÉRÊTS	44		
RAPPORT DE GESTION	44		

SOMMAIRE

Le sommaire suivant est donné entièrement sous réserve des renseignements et des données financières et opérationnelles plus détaillés qui figurent ailleurs dans le présent prospectus et doit être lu conjointement avec ceux-ci. Sauf indication contraire, aux fins du présent prospectus, le numéraire est exprimé en dollars canadiens.

BC Ferries

BC Ferries exploite un vaste et complexe réseau de transport par traversier qui offre des services de transport de véhicules et de passagers et des services connexes dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique aux termes d'un contrat de services à long terme avec la province. Il s'agit de l'un des plus importants exploitants de traversiers dans le monde selon le nombre de passagers transportés annuellement et l'infrastructure de transport. Au cours de l'exercice 2003-04, BC Ferries a transporté 21,4 millions de passagers et 8,3 millions de véhicules, pour des produits d'exploitation de 533,7 millions de dollars. Le service de traversier qu'offre BC Ferries est une partie intégrante du réseau de transport côtier de la Colombie-Britannique et a été désigné par la province comme un service essentiel aux fins de la loi intitulée *Labour Relations Code* (Colombie-Britannique), nécessaire pour la protection de la santé, de la sécurité et du bien-être des résidents de la Colombie-Britannique.

BC Ferries offre de fréquents services de transport par traversier toute l'année sur 25 routes, au moyen de 35 navires et 47 terminaux, reliant des ports d'escale tout le long de la côte de la Colombie-Britannique, y compris des connexions entre le Lower Mainland de la Colombie-Britannique (comprenant la région métropolitaine de Vancouver et les environs) et l'île de Vancouver. BC Ferries gère également neuf autres routes éloignées aux termes de contrats avec huit exploitants indépendants. BC Ferries dessert une zone qui s'étend le long de la côte de la Colombie-Britannique, de Prince Rupert au nord à Victoria au sud, par des routes classées dans trois catégories : routes principales, routes du nord et autres routes. Environ 76 % des produits de BC Ferries tirés des péages, de la restauration et d'autres sources (à l'exclusion des produits provenant du gouvernement, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales) au cours de l'exercice 2003-04 provenaient de ses routes principales.

Bien que la principale activité de BC Ferries soit la prestation de services de transport par traversier, elle exerce également d'importantes activités complémentaires à ses services de transport, notamment des services de restauration, des services de réservation, des boutiques de cadeaux, des distributeurs automatiques et des parcs de stationnement.

BC Ferries était auparavant connue sous la dénomination sociale British Columbia Ferry Corporation. Elle est passée d'une société d'État appartenant à la province à une société indépendante sous le régime de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique) le 2 avril 2003. B.C. Ferry Authority (la « BCFA »), société sans capital-actions créée en vertu de la loi intitulée *Coastal Ferry Act* (Colombie-Britannique), détient l'unique action ordinaire comportant droit de vote de BC Ferries. BCFA nomme les membres du conseil d'administration de BC Ferries. La province est propriétaire d'actions privilégiées à dividende cumulatif de BC Ferries d'un montant de 75,5 millions de dollars et d'une débenture d'un capital de 427,7 millions de dollars émise par BC Ferries, mais ne détient aucune participation avec droit de vote dans BCFA ou BC Ferries. Voir « British Columbia Ferry Services Inc. ».

La province a promulgué la loi intitulée *Coastal Ferry Act* le 1^{er} avril 2003. Aux termes de cette loi, le bureau du commissaire aux traversiers de la Colombie-Britannique (le « commissaire ») a été créé. Le commissaire est chargé de régler certaines questions, notamment les tarifs maximums pratiqués sur certains groupes de routes, la réduction du service et l'abandon de routes. La loi intitulée *Coastal Ferry Act* prescrit que le commissaire doit prendre des règlements conformément à plusieurs principes, notamment privilégier la viabilité financière des exploitants de traversiers, encourager les exploitants de traversiers à adopter une approche commerciale dans la prestation de services de transport par traversier et instaurer à terme un système davantage fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur.

BC Ferries a conclu deux contrats stratégiques relativement à sa prestation de services de transport par traversier :

- le contrat de services de traversier avec la province, d'une durée de 60 ans à compter du 1^{er} avril 2003 et qui prévoit les principaux services de transport par traversier que BC Ferries doit fournir et les primes de service que la province doit payer à l'égard de ces services. Ces primes de service comprennent les primes de transport par traversier, les remboursements au titre de programmes sociaux et les primes relatives aux routes non réglementées. Voir « Contrat de services de traversier — Primes de service »; et

- le contrat-cadre avec la province, par l'intermédiaire de sa société d'État, la BC Transportation Financing Authority (« BCTFA »), aux termes duquel BC Ferries a pris à bail des installations portuaires de traversier auprès de BCTFA aux termes de baux payés d'avance d'une durée de 60 ans à compter du 1^{er} avril 2003 et a obtenu des droits exclusifs et obligations d'utiliser et de développer ces installations.

L'imposante flotte de navires et infrastructure portuaire actuelles de BC Ferries procurent à la société un avantage concurrentiel appréciable. Afin de préserver cet avantage concurrentiel et d'assurer une capacité suffisante à l'avenir, BC Ferries prévoit entreprendre un important programme d'amélioration des immobilisations. Au cours de la prochaine décennie, BC Ferries prévoit engager des dépenses en immobilisations d'environ 1,9 milliard de dollars. Environ 75 % de ces dépenses prévues sont liées à l'acquisition de nouveaux navires, à des modernisations de navires et remplacement de pièces, le solde devant être affecté aux terminaux et à d'autres projets. Le financement de ces dépenses en immobilisations devrait provenir à peu près en parts égales des flux de trésorerie internes et de capitaux d'emprunt. Voir « Programme des marchés des capitaux ».

En tant que service de transport important, BC Ferries jouit d'une très forte demande de base. Les impératifs du commerce et les interactions sociales entre les fortes populations vivant et travaillant sur l'île de Vancouver et dans la région métropolitaine de Vancouver et ses environs, et la popularité de ces destinations auprès des touristes, constituent la base de la demande pour des services de transport côtiers. Au cours des 16 dernières années, le trafic de passagers sur le réseau de BC Ferries a crû de 25,6 %, cette croissance du trafic tenant largement à la croissance de la population dans la région métropolitaine de Vancouver et sur l'île de Vancouver au cours de la même période. BC Ferries a transporté plus de 20 millions de passagers et 7,5 millions de véhicules dans chacun des cinq derniers exercices se terminant avec l'exercice 2003-04. Au cours de cette période de cinq ans, le trafic de véhicules a progressé à un taux de croissance annuel composé de 1,2 %, tandis que le trafic de passagers s'est relativement maintenu. Les produits d'exploitation ont régulièrement progressé, à la faveur de l'augmentation des contributions provinciales, à un taux de croissance annuel composé d'environ 6,0 %.

La relance de l'économie en Colombie-Britannique, l'augmentation du revenu disponible des particuliers et la croissance démographique dans les principaux marchés devraient contribuer à accroître davantage le trafic de traversiers à court terme. Les hausses de péages au-delà du taux d'inflation prévu devraient freiner cette croissance, mais contribuer à la rentabilité.

Voir « Activités de BC Ferries ».

Le placement

Émission :	Obligations garanties de premier rang 5,74 %, série 04-1.
Capital global :	250 000 000 \$.
Date d'émission :	Le 27 mai 2004.
Date d'échéance :	Le 27 mai 2014.
Prix par obligation :	999,47 \$ par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations de série 04-1.
Taux d'intérêt :	5,74 %.
Dates de paiement de l'intérêt :	Les 27 mai et 27 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance, à compter du 27 novembre 2004.
Notation :	Dominion Bond Rating Service Limited — A (bas). Standard & Poor's Ratings Services — A - .
Rachat :	Les obligations de série 04-1 seront rachetables en totalité ou en partie au gré de BC Ferries à tout moment au plus élevé entre la valeur nominale des obligations de série 04-1 à racheter et le prix selon le rendement des obligations du gouvernement du Canada, dans chaque cas, majoré de l'intérêt couru sur celles-ci. Voir « Détails concernant le placement — Rachat ».
Sûreté et rang :	Les obligations de série 04-1 seront des obligations directes de BC Ferries ayant généralement égalité de rang par rapport à l'ensemble des autres titres de créance émis aux termes de la convention de fiducie, principalement garanties par : i) une hypothèque et charge de premier rang grevant chacun des navires appartenant à BC Ferries ou à une filiale désignée; ii) une hypothèque et charge de premier rang non publiée grevant le domaine à bail ou les participations de BC Ferries ou d'une filiale désignée dans l'ensemble des terminaux; iii) une sûreté grevant l'ensemble des biens meubles actuels et éventuels de BC Ferries et de chaque filiale désignée, y compris l'ensemble des débiteurs et des sources de revenus, l'ensemble des biens détenus dans le fonds de réserve du service de la dette et l'ensemble des contrats importants; iv) une charge flottante grevant l'ensemble des droits et titres actuels et éventuels sur la totalité des biens immeubles et des biens meubles qui ne sont pas grevés par la sûreté décrite ci-dessus et que BC Ferries ou une filiale désignée possède actuellement ou acquiert éventuellement; et v) une garantie de chacune des filiales désignées qui est ainsi désignée à l'occasion. Voir « Programme des marchés des capitaux — Convention de fiducie ».
Principaux engagements :	La convention de fiducie et la convention de fiducie complémentaire aux termes desquelles les obligations de série 04-1 seront émises interdiront notamment à BC Ferries et à ses filiales désignées : <ul style="list-style-type: none">• d'accorder des charges;• d'aliéner des éléments d'actif à une autre entité que BC Ferries ou une filiale désignée, sauf les éléments d'actif déterminés;• de conclure des opérations de vente/cession-bail ou de location/cession-bail, sauf si BC Ferries est en mesure de respecter certains critères financiers relatifs à une dette supplémentaire;• de résilier ou de modifier des contrats importants, sauf si cette résiliation ou modification ne peut être raisonnablement susceptible d'avoir un effet défavorable important sur l'intérêt des porteurs d'obligations ou la sûreté à l'égard des obligations de série 04-1, ou sur la capacité de BC Ferries d'exercer son activité;• de faire des distributions, sauf si le fonds de réserve du service de la dette est entièrement capitalisé et que certains critères financiers sont respectés;

- de faire des cautionnements ou des investissements, sauf si le total de tous ces cautionnements et investissements est inférieur à 10 % de l'actif des actionnaires de BC Ferries, BC Ferries respecte certains critères financiers ou deux agences de notation confirment que le cautionnement ou l'investissement proposé n'aura pas d'incidence défavorable sur les notations de BC Ferries; et
- d'émettre des titres de créance supplémentaires, sauf si certains critères financiers sont respectés.

Ces engagements sont subordonnés à d'importantes réserves et restrictions. Voir « Programme des marchés des capitaux — Convention de fiducie » et « Détails concernant le placement — Obligations ».

Fonds de réserve du service de la dette :

La convention de fiducie et chaque convention de fiducie complémentaire exigera de BC Ferries qu'elle établisse un fonds distinct, désigné le « fonds de réserve du service de la dette », composé des comptes de réserve de série pour chaque série d'obligations négociables d'une durée d'un an ou plus, dans lequel BC Ferries fera déposer une somme correspondant à au moins six mois de paiement du service de la dette à l'égard de cette série d'obligations. Chaque compte de réserve de série doit être capitalisé au moment de l'émission de cette série d'obligations. Les fonds dans un compte de réserve de série serviront à payer le capital, l'intérêt et les autres sommes exigibles à l'égard de la série d'obligations applicable à la demande de BC Ferries ou dans la mesure où ces paiements n'ont pas été faits à l'échéance.

Emploi du produit :

Le produit net tiré de la vente des obligations de série 04-1 offertes aux présentes est estimé à 246,8 millions de dollars, déduction faite de la rémunération des preneurs fermes et des frais du placement payables par BC Ferries, estimés à environ 1,2 million de dollars. Ce produit net, ainsi que des prélèvements de 200 millions de dollars sur la facilité de crédit, seront affectés comme suit : environ 431,2 millions de dollars au remboursement de la dette et de l'intérêt couru dus à la province; environ 9,8 millions de dollars à la capitalisation des sommes initiales qui doivent être déposées dans le fonds de réserve du service de la dette tenu par BC Ferries aux termes de la convention de fiducie et de la convention de fiducie complémentaire autorisant les obligations de série 04-1 et les obligations transportées en gage émises aux prêteurs aux termes de la facilité de crédit; et le solde aux fins générales de l'entreprise. Voir « Emploi du produit » et « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit ».

Facteurs de risque :

Un placement dans les obligations de série 04-1 comporte un certain nombre de risques. Les souscripteurs éventuels devraient lire toute l'information que contient le présent prospectus, notamment l'exposé à la rubrique « Facteurs de risque ».

Principaux renseignements financiers et d'exploitation consolidés

Les principaux renseignements financiers et d'exploitation consolidés suivants sont tirés des états financiers consolidés historiques et d'autres informations financières historiques de BC Ferries contenus ailleurs dans le présent prospectus et doivent être lus à la lumière de ceux-ci.

	Exercices terminés les 31 mars		
	2004	2003	2002
	(en milliers)		
Produits			
Péages	323 023 \$	315 618 \$	305 710 \$
Prime pour services de traversier ¹⁾	105 806	—	—
Entente de subvention fédérale/provinciale ²⁾	23 975	23 377	22 953
Ventes au détail	63 206	61 762	60 374
Autres produits	17 721	14 866	12 329
Subvention à caractère fiscal pour carburant	—	74 243	71 706
Total des produits	<u>533 731</u>	<u>489 866</u>	<u>473 072</u>
Charges			
Exploitation, entretien et administration	411 046	397 759	384 846
Coût des marchandises vendues au détail	23 298	22 046	22 479
Amortissement	47 355	44 050	46 056
Total des charges	<u>481 699</u>	<u>463 855</u>	<u>453 381</u>
Bénéfice d'exploitation	52 032	26 011	19 691
Gain de change	190	150	176
Intérêts débiteurs	(22 672)	(1 364)	(1 757)
Perte à la cession d'actifs et réduction de la valeur d'immobilisations	(1 565)	(412)	(732)
Bénéfice avant les éléments ci-dessous	27 985	24 385	17 378
Perte à la cession de traversiers à grande vitesse	—	(53 107)	—
Provision pour réduction de la valeur de traversiers à grande vitesse	—	—	(40 000)
Bénéfice net (perte)	<u>27 985 \$</u>	<u>(28 722)\$</u>	<u>(22 622)\$</u>
Exercices terminés les 31 mars			
2004 2003 2002			
(en milliers)			
Renseignements d'exploitation (non vérifié)			
Nombre de passagers	21 367	21 624	21 246
Nombre de véhicules	8 292	8 321	8 106

1) Prime payée par la province à BC Ferries aux termes du contrat de services de traversier.

2) Subvention fournie par le gouvernement du Canada aux termes d'une entente entre la province et le gouvernement du Canada. Se reporter à la rubrique « Contrat de service de traversier — Droit à la subvention fédérale ».

GLOSSAIRE

À moins d'indication contraire ou que le contexte ne s'y oppose, les définitions qui suivent s'appliquent au présent prospectus :

- « **ARC** » Agence des douanes et du revenu du Canada (dont le nom sera changé pour Agence du revenu du Canada);
- « **autres routes** » toutes les routes de BC Ferries autres que les routes principales et les routes du nord, qui consistent essentiellement en des routes reliant les îles Gulf et plusieurs autres îles et collectivités rurales à l'île de Vancouver ou au Lower Mainland;
- « **baux des terminaux** » les baux nets de 60 ans commençant le 1^{er} avril 2003 aux termes desquels BCTFA a loué les installations portuaires à BC Ferries;
- « **BC Ferries** » British Columbia Ferry Services Inc.;
- « **BCFA** » B.C. Ferry Authority, société sans capital-actions créée en vertu de la loi intitulée *Coastal Ferry Act* et unique actionnaire votant de BC Ferries;
- « **BCFC** » British Columbia Ferry Corporation, la dénomination de BC Ferries avant sa conversion sous le régime de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique);
- « **BCFMWU** » British Columbia Ferry and Marine Workers' Union, le syndicat qui représente les salariés syndiqués de BC Ferries;
- « **BCTFA** » BC Transportation Financing Authority, société d'État de la Colombie-Britannique qui est propriétaire des installations portuaires louées à BC Ferries;
- « **Coastal Ferry Act** » la loi intitulée *Coastal Ferry Act* (Colombie-Britannique), loi qui établit le régime réglementaire aux termes duquel BC Ferries exerce actuellement ses activités;
- « **commissaire** » le commissaire aux traversiers de la Colombie-Britannique, le responsable de la réglementation indépendant nommé en vertu de la loi intitulée *Coastal Ferries Act* et chargé de réglementer les services et tarifs de traversier de base en Colombie-Britannique;
- « **contrat de services de traversier** » le contrat de services d'une durée de 60 ans commençant le 1^{er} avril 2003 intervenu entre BC Ferries et la province qui prévoit les principaux services de traversier que BC Ferries doit fournir et les primes de service que la province doit payer pour ces services;
- « **contrat-cadre** » le contrat-cadre intervenu entre BC Ferries, la province et BCTFA à l'égard des installations portuaires louées à BC Ferries;
- « **convention de confirmation** » la convention de confirmation décrite à la rubrique « Programme des marchés des capitaux — Convention de confirmation »;
- « **DPMI** » Deas Pacific Marine Inc., filiale en propriété exclusive de BC Ferries;
- « **équivalent automobile** » ou « **EA** » unité de mesure standard du trafic dont BC Ferries se sert pour mesurer la capacité de ses navires d'après la longueur et la hauteur d'un véhicule (par exemple, une automobile ordinaire compte pour un EA; les véhicules à hauteur excessive comptent chacun pour 1,5 EA; les véhicules commerciaux, autobus et camions comptent pour 2,5 à 3,75 EA);
- « **ETP** » équivalent temps-plein, correspondant au quotient obtenu de la division du nombre d'heures de travail effectivement travaillées par le nombre d'heures normales d'une année de travail par salarié;
- « **exercice** » à l'égard de BC Ferries, la période du 1^{er} avril au 31 mars;
- « **LIR** » la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada);
- « **obligations de série 04-1** » les obligations garanties de premier rang 5,74 % de BC Ferries offertes aux termes des présentes;
- « **primes de transport** » la tranche des primes de service que la province doit payer à BC Ferries aux termes du contrat de services de traversier en contrepartie de la prestation par BC Ferries du niveau de service convenu sur les routes du nord et les autres routes;
- « **province** » la province de la Colombie-Britannique;

« **routes du nord** » les routes du centre et du nord de la côte de BC Ferries qui relie la côte nord de la Colombie-Britannique aux îles de la Reine-Charlotte : Prince Rupert — Port Hardy et Prince Rupert — Skidegate;

« **routes principales** » les trois routes suivantes qui relient l'île de Vancouver au Lower Mainland de la Colombie-Britannique : Swartz Bay — Tsawwassen, Duke Point — Tsawwassen et Departure Bay — Horseshoe Bay.

INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent prospectus renferme certains « renseignements de nature prospective ». Ces renseignements ont trait à des événements ou résultats futurs et traduisent les attentes de la direction quant à la croissance, aux résultats d'exploitation, au rendement, aux perspectives et occasions commerciales de BC Ferries, et quant aux résultats et tendances du secteur d'activité. Ces renseignements de nature prospective reflètent les projections, attentes et croyances internes actuelles de la direction et se fondent sur de l'information dont elle dispose actuellement. On reconnaît dans certains cas les renseignements de nature prospective à l'utilisation de verbes comme « pouvoir », « devoir », « s'attendre », « prévoir », « anticiper », « croire », « estimer » ou « continuer » ou d'autres termes analogues dans leur version affirmative ou négative. Un certain nombre de facteurs pourraient faire en sorte que les événements ou résultats réels diffèrent sensiblement des résultats avancés dans les renseignements de nature prospective. Dans l'évaluation de ces renseignements, les souscripteurs éventuels devraient particulièrement examiner divers facteurs, notamment les risques et incertitudes dont il est question à la rubrique « Facteurs de risque » et ailleurs dans le présent prospectus. Les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux avancés dans les renseignements de nature prospective. Bien que la direction estime que les renseignements de nature prospective que contient le présent prospectus sont fondés sur des hypothèses raisonnables, les épargnants ne peuvent être assurés que les résultats réels correspondront à ceux avancés dans les renseignements de nature prospective. Ces renseignements de nature prospective sont donnés à la date du présent prospectus, et BC Ferries décline toute obligation de les mettre à jour ou de les réviser à la lumière de nouveaux événements ou de nouvelles circonstances.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.

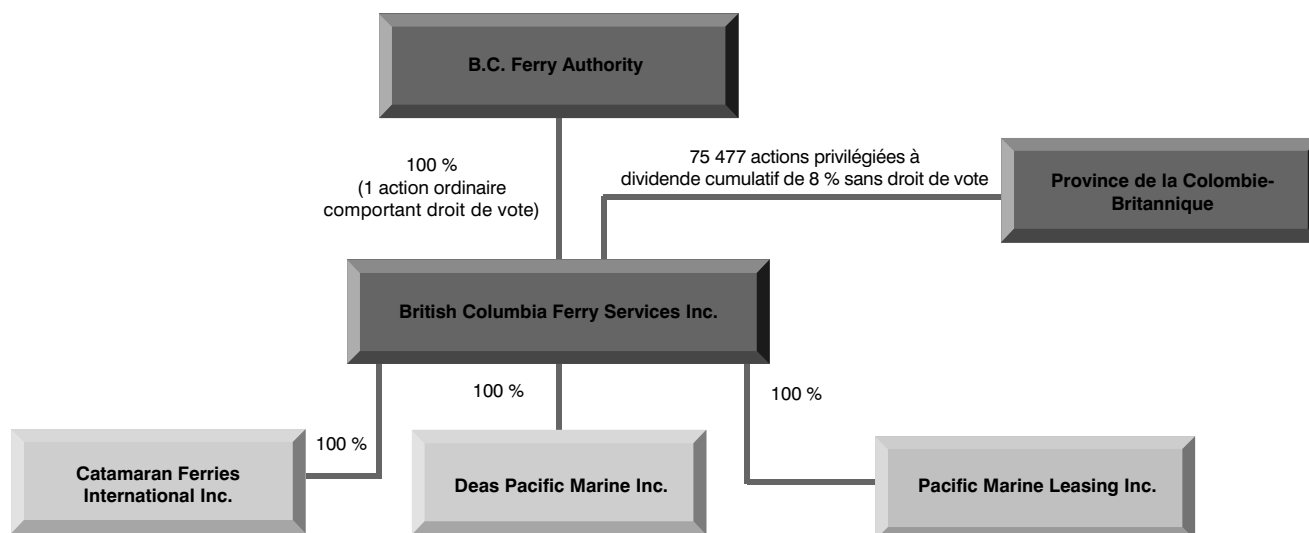
Constitution et structure organisationnelle

La province est à l'origine de l'exploitation d'un service de transport par traversier de véhicules et de passagers entre Vancouver et l'île de Vancouver en 1960. En 1977, une société d'État appelée British Columbia Ferry Corporation (« BCFC ») a été créée pour prendre en charge l'exploitation de ce service. Le 2 avril 2003, BCFC a été convertie en une société indépendante en vertu de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique) et renommée British Columbia Ferry Services Inc.

Le droit de vote de BC Ferries appartient à BCFA, société sans capital-actions créée en vertu de la loi intitulée *Coastal Ferry Act*. BCFA détient l'unique action ordinaire comportant droit de vote de BC Ferries et nomme les membres du conseil d'administration de BC Ferries. BCFA a son propre conseil d'administration composé de neuf administrateurs, dont deux sont désignés par la province conformément à la loi intitulée *Coastal Ferry Act*. La province est propriétaire de 75 477 actions privilégiées à dividende cumulatif de 8 % sans droit de vote de BC Ferries (chacune d'une valeur nominale de 1 000 \$) et d'une débenture garantie d'un capital de 427,7 millions de dollars émise par BC Ferries, mais n'a aucune participation avec droit de vote dans BCFA ou BC Ferries. Les actions privilégiées appartenant à la province sont convertibles au pair en actions ordinaires de BC Ferries, au gré du porteur des actions privilégiées, si l'action ordinaire comportant droit de vote appartenant à BCFA est à quelque moment vendue, cédée ou autrement aliénée. Voir « Capital-actions et capital d'emprunt ». Par l'intermédiaire de BCTFA, la province est en outre propriétaire du terrain et des infrastructures composant la majorité des terminaux exploités par BC Ferries, mais les a loués à BC Ferries pour une durée de 60 ans commençant le 1^{er} avril 2003.

Deas Pacific Marine Inc. (« DPMI »), filiale en propriété exclusive de BC Ferries, a été constituée le 17 juin 2003 sous le régime de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique) pour exercer une partie des activités de carénage et d'entretien de BC Ferries. BC Ferries compte deux autres filiales en propriété exclusive, Catamaran Ferries International Inc., société inactive dont la liquidation est prévue au cours des 12 prochains mois, et Pacific Marine Leasing Inc., société inactive créée aux fins d'acquérir et de louer des immobilisations à BC Ferries ou à des tiers exploitants aux termes de contrats avec BC Ferries.

L'organigramme suivant illustre la structure de l'entreprise et du capital de BC Ferries :



Le principal établissement et siège social de BC Ferries est situé au 1112 Fort Street, Victoria (Colombie-Britannique), Canada V8V 4V2.

BC Ferries a obtenu une décision anticipée en matière d'impôt sur le revenu de l'ARC selon laquelle elle est une « société exonérée d'impôt » aux fins de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) (la « LIR »). BC Ferries a également obtenu un avis non exécutoire de l'ARC selon lequel les modifications que l'on se propose d'apporter à la LIR ne compromettront pas son statut de société exonérée d'impôt.

Historique et développement

BC Ferries et ses sociétés devancières exploitent un réseau de traversiers sur la côte de la Colombie-Britannique depuis 1960. Entre 1960 et 1990, l'entreprise de la province a pris de l'ampleur à la faveur d'acquisitions d'autres exploitants de traversiers, de l'expansion des routes et de la construction et de la modernisation des navires et des terminaux. BC Ferries est maintenant l'un des plus importants exploitants de traversiers dans le monde d'après le nombre de passagers transportés annuellement et d'après l'infrastructure de transport.

À la fin des années 1990, BC Ferries a mis en œuvre une stratégie destinée à accroître les produits d'exploitation accessoires qui lui a permis de décrocher ses premières commandites d'entreprise, AGFA Film et Coca Cola, et de conclure son premier partenariat de marque avec les restaurants White Spot pour la prestation de services de restauration de marque sur plusieurs de ses navires.

Le 1^{er} avril 2003, BC Ferries a conclu le contrat de services de traversier avec la province pour la prestation de services de traversier et la province a promulgué la loi intitulée *Coastal Ferry Act* instaurant le régime réglementaire qui régit les activités actuelles de BC Ferries.

Stratégie

BC Ferries entend augmenter son bénéfice d'exploitation annuel et accroître sa rentabilité au moyen des stratégies suivantes :

Mise en œuvre d'un vaste plan stratégique. BC Ferries a adopté un plan stratégique dont les objectifs sont :

- aménager un réseau de transport maritime sûr, sécuritaire et écologique;
- promouvoir un engagement à l'échelle de la société envers le service à la clientèle;
- embaucher une main-d'œuvre hautement motivée, dévouée et flexible;
- établir des liens dynamiques et constructifs avec la collectivité et le gouvernement;
- répondre à la demande du marché et créer une demande du marché en vue d'accroître les produits d'exploitation; et
- maximiser la valeur des actionnaires.

Le plan stratégique prévoit également des étapes intermédiaires à court et à long terme pour la réalisation de chacun de ces objectifs. Le plan stratégique sera réévalué à chaque année et mis à jour à tous les trois à cinq ans à la lumière des nouvelles perspectives ou nouveaux enjeux.

Accroissement des produits d'exploitation. BC Ferries compte trois principales sources de produits d'exploitation — les péages des traversiers, les produits d'exploitation accessoires/de détail et les primes de service de la province. Les péages annuels moyens étant plafonnés et la majorité des primes de service étant fixes, BC Ferries peut accroître ses produits d'exploitation grâce à l'augmentation du trafic et des produits d'exploitation accessoires/de détail, tant à bord de ses navires qu'aux terminaux. BC Ferries prévoit augmenter le trafic et les produits d'exploitation au moyen de techniques de gestion de la demande comme la tarification variable (tarification de pointe/hors pointe) et le développement des réservations. Des initiatives de commercialisation en commun avec les organisateurs de voyages et associations de tourisme seront envisagées en vue d'accroître le trafic et les produits d'exploitation dans de nouveaux marchés. De plus, BC Ferries est toujours à l'affût d'occasions d'affaires et de partenariats stratégiques pour de nouveaux services de restauration et des produits de détail en vue d'offrir davantage de choix et une meilleure qualité et d'augmenter par le fait même les produits d'exploitation accessoires.

Réduction des coûts. BC Ferries est tenue aux termes de la loi intitulée *Coastal Ferry Act* de rechercher d'autres fournisseurs de services de traversier sur ses routes désignées, aux termes de contrats, notamment de franchisage, dans le but de réduire les coûts de la prestation de ces services. BC Ferries aura pour objectif d'améliorer l'efficacité par des procédés concurrentiels et le ciblage d'objectifs de rendement. D'autres économies devraient résulter des initiatives continues de réduction des coûts. Le plan d'immobilisations de BC Ferries devrait notamment entraîner une réduction des charges d'exploitation par le remplacement d'éléments d'actif extrêmement désuets, réduisant par le fait même les frais d'entretien tout en améliorant la capacité, la fiabilité et la perspective de nouveaux produits d'exploitation.

Prestation de services de rechange. Le changement le plus notable opéré par le nouveau modèle de prestation de services de traversier est la transformation de BC Ferries de fournisseur de services unique à intégrateur de services. La *Coastal Ferry Act* stipule que les exploitants de traversiers doivent être encouragés à recruter des fournisseurs de services additionnels ou remplaçants sur des routes de traversiers désignées dans un contexte de libre et loyale concurrence. En tant qu'intégrateur de services, BC Ferries est tenue de sonder le marché dans un souci de réduction des coûts de prestation de ces services. La réussite future de BC Ferries tient à sa capacité d'offrir un service sécuritaire et fiable qui soit rentable et concurrentiel. Les coûts par rapport aux tiers fournisseurs de services constitueront un élément important de l'évaluation des options de prestations de services de rechange.

ACTIVITÉS DE BC FERRIES

Survol

BC Ferries exploite un vaste et complexe réseau de transport par traversier qui offre des services de transport de véhicules et de passagers et des services connexes dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique. Il s'agit de l'un des plus importants exploitants de traversiers dans le monde selon le nombre de passagers transportés annuellement et l'infrastructure de transport. Au cours de l'exercice 2003-04, BC Ferries a transporté 21,4 millions de passagers et 8,3 millions de véhicules, pour des produits d'exploitation de 533,7 millions de dollars, y compris les subventions fédérales et provinciales.

BC Ferries offre de fréquents services de transport par traversier toute l'année sur 25 routes, au moyen de 35 navires et 47 terminaux, reliant des ports d'escale tout le long de la côte de la Colombie-Britannique, y compris des connexions entre le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et l'île de Vancouver. BC Ferries gère également neuf autres routes éloignées aux termes de contrats avec huit exploitants indépendants. BC Ferries transporte en moyenne 58 500 passagers et 22 700 véhicules au cours de plus de 500 traversées par jour.

Bien que la principale activité de BC Ferries soit la prestation de services de transport par traversier, elle exerce également d'importantes activités complémentaires à ses services de transport, notamment des services de restauration, des services de réservation, des boutiques de cadeaux, des distributeurs automatiques et des stationnements.

Cadre réglementaire

BC Ferries est régie par la loi intitulée *Coastal Ferry Act*, qui prévoit la restructuration de BCFC, la création de BCFA, l'impartition par la province de l'exploitation de traversiers sur certaines routes, l'établissement d'un nouveau réseau de traversiers, la création du bureau du commissaire indépendant et la réglementation des exploitants de traversiers en permanence par l'intermédiaire du bureau du commissaire.

La loi intitulée *Coastal Ferry Act* prévoit que la réglementation des exploitants offrant des services de transport par traversier de base aux termes de contrats de services avec la province relève du commissaire. BC Ferries est actuellement l'unique exploitant de traversiers régi par la loi intitulée *Coastal Ferry Act*. Cette loi prescrit que le commissaire doit prendre des règlements conformément à certains principes, notamment privilégier la viabilité financière des exploitants de traversiers. Le commissaire n'est pas autorisé à réglementer les services accessoires offerts par les exploitants de traversiers (par exemple, les services de restauration et concessions de détail, et les services de réservation et de stationnement).

Aux fins de la réglementation de BC Ferries aux termes de la loi intitulée *Coastal Ferry Act*, le commissaire est principalement chargé :

- de réglementer les tarifs qui peuvent être pratiqués pour les services de traversier de base en plafonnant les péages moyens pratiqués pour chaque groupe de routes indiqué dans le contrat de services de traversier pour chaque durée de prestation après la première durée de prestation;
- d'autoriser des hausses du plafond tarifaire extraordinaires à l'égard d'un groupe de routes dans certaines situations extraordinaires, notamment le déploiement d'un nouveau navire, une hausse extraordinaire du prix d'éléments de prestation des services incontrôlables (comme le combustible), un changement imprévu et extraordinaire des volumes de trafic ou l'introduction d'une nouvelle réglementation qui impose des coûts supplémentaires imprévus et importants;
- d'autoriser la réduction des services sur une route désignée en deçà des services de traversier de base requis pour cette route si le commissaire est d'avis que cette réduction est temporaire et résulte d'une situation extraordinaire; et
- d'autoriser l'interruption du service sur une route désignée.

Lorsqu'il est saisi d'une demande d'autorisation de BC Ferries relativement à l'établissement des plafonds tarifaires, à des hausses du plafond tarifaire extraordinaires et à l'interruption du service, le commissaire doit tenir compte des principes propres à chaque type d'autorisation tel qu'il est prévu dans la loi intitulée *Coastal Ferry Act*.

Aux termes de la *Coastal Ferry Act*, BC Ferries ne peut, sauf tel que le permet le contrat de services de traversier, réduire le service sur une route désignée en deçà des services de traversier de base nécessaires pour cette route, à moins que BC Ferries n'obtienne d'abord l'autorisation du commissaire. BC Ferries a la faculté d'établir des péages individuels pour chaque groupe de routes, pour peu que le péage moyen n'excède pas le niveau plafonné. BC Ferries pourra ainsi maximiser ses produits d'exploitation au moyen de stratégies de tarification novatrices permettant d'optimiser les volumes de trafic et l'utilisation des traversiers (par exemple, au moyen d'écarts entre les tarifs saisonniers ou selon le moment de la journée).

Voir « Réglementation » pour un sommaire plus détaillé de la *Coastal Ferry Act*.

Principaux contrats

Contrat de services de traversier

La *Coastal Ferry Act* autorise la province à conclure des contrats pour l'exploitation des traversiers sur certaines routes de traversiers. BC Ferries a conclu le contrat de services de traversier avec la province le 1^{er} avril 2003 pour la prestation des services de transport par traversier pour une durée de 60 ans. Le contrat établit notamment les routes à exploiter, les niveaux de services que BC Ferries doit respecter (sous réserve d'une autorisation d'interrompre le service pour une courte période ou temporairement), ainsi que les primes de service que la province doit payer pour la prestation de ces services, de même que certains programmes sociaux de remboursements provinciaux.

Durées de prestation

La première durée de prestation aux termes du contrat de services de traversier est la période de cinq ans à compter du 1^{er} avril 2003 jusqu'au 31 mars 2008. Chaque durée de prestation subséquente sera de quatre ans.

Niveaux de services de base

Pour les deux premières années de la première durée de prestation du contrat de services de traversier, les niveaux de services de base pour chaque route désignée ont trait au nombre de voyages et au nombre d'heures au cours desquels des départs du port d'attache ont lieu, tel qu'il est prévu dans le calendrier 2002-03 publié pour une telle route. Les niveaux de services de base pour les trois dernières années de la première durée de prestation permettent une plus grande marge de manœuvre pour l'établissement du calendrier, dans la mesure où l'on offre la même capacité que pour le transport du trafic de l'année précédente et le nombre total annuel de voyages aller-retour prescrit. Les niveaux de services de base à l'égard d'une route de traversier désignée ne peuvent être rajustés avant le 1^{er} avril 2005, date à laquelle ils pourront être rajustés d'un commun accord entre la province et BC Ferries si ces rajustements donnent lieu à une amélioration des calendriers, du service à la clientèle ou de l'efficacité opérationnelle. Les niveaux de services de base doivent être réévalués et peuvent être rajustés pour chaque durée de prestation subséquente. Le contrat de services de traversier permet également le rajustement des niveaux de services de base d'un commun accord lors du lancement d'un nouveau navire qui améliore la capacité sur une route désignée.

Primes de service

Le contrat de services de traversier prévoit que la province doit payer des primes de service à BC Ferries pour la prestation des services. Ces primes consistent en des primes de transport par traversier pour les autres routes et les routes du nord, des paiements au titre du programme social de remboursements et des primes au titre des routes non réglementées. Ces primes devraient totaliser environ 106 millions de dollars par année pour la première durée de prestation. Les primes de service doivent être réévaluées et peuvent être modifiées pour les durées de prestation subséquentes. Le contrat de services de traversier prévoit également que la province continuera de mettre à la disposition de BC Ferries le produit d'une subvention fédérale aux termes de l'entente intitulée *Canada/British Columbia Coastal Ferry Subsidy Agreement* intervenue en date du 18 avril 1977. L'entente de subvention ne peut être résiliée que d'un commun accord entre la province et le gouvernement du Canada. Pour l'exercice 2003-04, cette subvention fédérale s'élevait à 24,0 millions de dollars.

Durée de renouvellement

Le contrat de services de traversier peut être renouvelé d'un commun accord pour une autre durée de 60 ans. Si la province choisit de ne pas impartir à BC Ferries la prestation des services de traversier sur une route désignée après l'expiration de la durée initiale de 60 ans du contrat de services de traversier, BC Ferries a le droit de demander à la province d'acheter les navires excédentaires qui étaient utilisés sur cette route à leur valeur comptable nette, sous réserve de certaines conditions.

Options d'achat de navires

Si un navire devient excédentaire pour les besoins de BC Ferries par suite de l'interruption d'une route autorisée par le commissaire, BC Ferries a la faculté de demander à la province d'acheter ce navire excédentaire à sa valeur comptable nette, à la condition que BC Ferries ait pris toutes les mesures raisonnables sur le plan commercial pour redéployer le navire excédentaire. La province a la faculté d'acheter un navire (libre et quitte de toute charge) à sa valeur comptable nette si BC Ferries n'en a plus besoin et qu'elle souhaite en disposer. Sous réserve des conditions de la convention de confirmation, la province a également la faculté d'acheter chacun des navires dont BC Ferries est propriétaire ou locataire et de l'utiliser pour la prestation des services aux termes du contrat de services de traversier à la survenance d'un cas de défaut de la part de BC Ferries aux termes du contrat de services de traversier.

Autre

Le contrat de services de traversier renferme également d'autres dispositions concernant la reddition de comptes au public, les indemnités, l'assurance et les recours en cas de défaut.

Voir « Contrat de services de traversier » pour un sommaire plus détaillé du contrat de services de traversier.

Contrat-cadre et baux des terminaux

BC Ferries et BCTFA ont conclu un contrat-cadre en date du 31 mars 2003 dans le cadre de la restructuration de BC Ferries. Ce contrat atteste le transfert de propriété des 43 terminaux de BC Ferries à BCTFA aux termes de la *Coastal Ferry Act*. En contrepartie pour ce transfert, BCTFA a émis un billet à ordre de 330,6 millions de dollars à BC Ferries. BCTFA a en outre loué les terminaux à BC Ferries aux termes de baux nets distincts de 60 ans (les « baux des terminaux ») à compter du 1^{er} avril 2003. Aux termes des baux des terminaux, BC Ferries a pris le contrôle des 43 terminaux et est chargée de les entretenir, de les développer et de les gérer à ses frais. BC Ferries conservera la propriété des améliorations locatives jusqu'à la résiliation. BC Ferries a versé à l'avance les loyers aux termes des baux des terminaux pour la totalité de la durée de 60 ans en remettant le billet à ordre que BCTFA lui avait émis.

Si BC Ferries manque à ses obligations aux termes d'un bail de terminal, ou est en défaut aux termes du contrat de services de traversier, BCTFA peut, à son gré, réintégrer et reprendre possession des installations portuaires de traversier (y compris les améliorations locatives) et résilier à son gré le bail, sous réserve des modalités de la convention de confirmation. De plus, BC Ferries a le droit de résilier un bail de terminal dans certaines circonstances si le commissaire a autorisé BC Ferries à interrompre une route.

Voir « Baux des terminaux » pour un sommaire plus détaillé du contrat-cadre et des baux des terminaux.

Demande

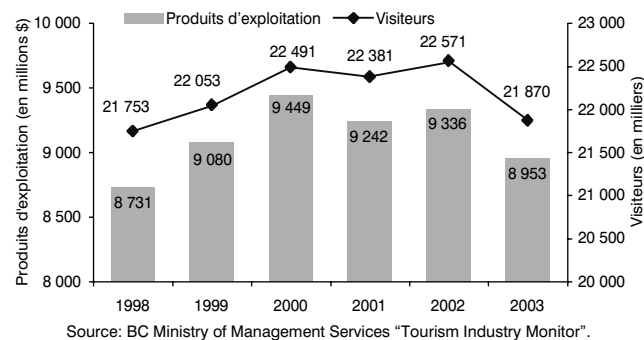
La conjoncture économique et la démographie de la région côtière de la Colombie-Britannique stimule fortement la demande pour des services de transport côtier. Les impératifs du commerce et les interactions sociales entre les fortes populations vivant et travaillant sur l'île de Vancouver et dans la région métropolitaine de Vancouver et aux alentours, et la popularité de ces destinations auprès des touristes, constituent la base de la demande pour des services de transport côtier.

Selon BC Stats, l'organisme de statistiques central de la province, la population de la Colombie-Britannique s'élevait à environ 4,1 millions de personnes en 2003, et devrait croître de 32 % d'ici 2030, pour atteindre une population de 5,4 millions de personnes. La croissance de la population devrait tenir largement à l'immigration dans la province. Selon BC Stats, la croissance de la population devrait se concentrer principalement dans les régions du Lower Mainland et de Victoria en raison des excellentes perspectives de croissance de ces centres urbains.

Selon Tourism British Columbia, l'effet combiné d'incidents lourds de conséquences en 2003, notamment le commencement de la guerre en Iraq, l'apparition du SRAS et les violents incendies de forêts en Colombie-

Britannique, a provoqué la plus importante chute du nombre de visiteurs depuis 1987. Tourism British Columbia prévoit que l'effet de ces incidences sur le nombre de visiteurs s'estompera au cours des années 2004 et suivantes. Environ 1,4 million de voyageurs étrangers (une baisse de 11 % par rapport à l'année précédente) et 4,9 millions de visiteurs des États-Unis (une baisse de 7,7 % par rapport à l'année précédente) ont visité la Colombie-Britannique en 2003. Les 15,5 millions de visiteurs restants en 2003 (une baisse de 3,0 % par rapport à l'année précédente) étaient des visiteurs d'autres parties du Canada ou des visiteurs de la Colombie-Britannique en transit vers d'autres destinations en Colombie-Britannique. La diminution du nombre de visiteurs a mené à une baisse des produits d'exploitation tirés du tourisme et du volume de visiteurs de 4,2 % et de 3,2 %, respectivement, en 2003. Le tourisme crée une demande saisonnière pour des services de traversier, le coefficient de remplissage augmentant au cours des mois d'été. La majorité des touristes sur les routes de BC Ferries empruntent les routes principales et les routes du nord. Le graphique suivant indique les visites touristiques en Colombie-Britannique et les produits d'exploitation qui en résultent pour la période de six ans terminée le 31 décembre 2003 :

Produits d'exploitation tirés du tourisme et volume de visiteurs en C.-B.



Parmi les autres principaux facteurs qui influent sur la demande de services de traversier en Colombie-Britannique, citons le revenu disponible réel, le volume des activités commerciales et industrielles sur la côte de la Colombie-Britannique et les niveaux des péages. La relance de l'économie en Colombie-Britannique, l'augmentation du revenu disponible des particuliers résultant en partie de la réduction de l'impôt des particuliers et la croissance démographique dans les principaux marchés devraient contribuer à accroître le trafic de traversiers à court terme. Les hausses de péages au-delà du taux d'inflation devraient freiner la croissance, mais contribuer à la rentabilité.

Élasticité de la demande par rapport au prix

En tant qu'important service de transport, BC Ferries bénéficie d'une forte demande de base. Des modifications apportées aux niveaux des péages influent sur le niveau de la demande sous l'effet de la réaction des consommateurs à l'égard des changements de prix. BC Ferries mène systématiquement des études de marché sur la sensibilité de la clientèle aux changements de prix; cette sensibilité se traduit par l'élasticité de la demande par rapport au prix.

Une étude approfondie de l'élasticité de la demande a été effectuée en 1998 pour le compte de BC Ferries. Les résultats de cette étude sont étalonnés sur chaque année en modèles prévisionnels internes. En 2003, BC Ferries a commandé une étude complémentaire à Transportation Economics & Management System, Inc. destinée à évaluer l'exactitude de l'élasticité de la demande par rapport au prix sur ses routes principales. L'étude a confirmé les résultats de l'étude de 1998 à l'égard des routes principales.

La demande sur les routes du nord et les autres routes est relativement plus inélastique (moins sensible aux changements de prix) que la demande sur les routes principales du fait qu'une plus grande proportion des clients qui voyagent sur ces routes le font par obligation (pour des déplacements domicile-travail et des courses, par exemple) et que l'offre de moyens de transport à destination et en partance des collectivités desservies par ces routes est limitée.

Le tableau suivant indique les élasticités et les variations estimatives des produits d'exploitation tirés des péages par rapport à une augmentation réelle des péages de 10 % sur les routes de BC Ferries.

	Routes principales ⁽¹⁾	Routes du nord et autres routes ⁽¹⁾
Élasticité — voyages « en véhicule »	-0,70	-0,25
Élasticité — voyages « passagers — piétons »	-0,48	-0,19
Incidence sur les produits d'exploitation tirés des péages dans les 12 mois suivants ⁽²⁾	+6,3 %	+8,7 %

- 1) L'élasticité de la demande par rapport au prix mesure la réaction des voyageurs aux changements de niveaux de péages. Étant donné qu'une hausse des niveaux de péages entraîne généralement une baisse de la demande, le ratio est négatif. Par exemple, un ratio de -0,70 illustre qu'une hausse réelle de 10 % des péages entraînerait une baisse de 7 % de la demande.
- 2) L'incidence sur les produits d'exploitation suppose une augmentation générale des péages. Prévoit un délai dans la réaction des consommateurs à l'égard des augmentations des péages. D'autres incidences sur les produits d'exploitation se produiront au fil du temps.

Une récente étude de marché indique que l'application de mesures appropriées d'optimisation des prix, notamment une tarification de pointe/hors pointe, et l'analyse du rendement des produits d'exploitation permettraient à BC Ferries de réaliser des produits d'exploitation sensiblement supérieurs à ceux indiqués ci-dessus. BC Ferries a maintenant la possibilité d'établir les prix de cette manière.

Région desservie

La région que BC Ferries dessert s'étend de Prince Rupert dans le nord de la Colombie-Britannique à Victoria dans le sud de la Colombie-Britannique, au moyen de routes que BC Ferries a classées en trois catégories :

Routes principales. Les routes principales relient l'île de Vancouver au Lower Mainland de la Colombie-Britannique depuis les cinq principaux terminaux de BC Ferries : Tsawwassen, Swartz Bay, Horseshoe Bay, Duke Point et Departure Bay. Environ 76 % des produits d'exploitation de BC Ferries (à l'exclusion des produits provenant du gouvernement, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales) pour l'exercice 2003-04 provenaient des routes principales. La province ne paie pas de primes de service de transport par traversier aux termes du contrat de services de traversier à l'égard des routes principales. La durée des voyages sur les routes principales varie généralement de 90 à 120 minutes.

Routes du nord. Les routes du nord offrent des services de traversier sur la côte nord et centrale de la province et les îles de la Reine Charlotte. Environ 4 % des produits d'exploitation de BC Ferries (à l'exclusion des produits provenant du gouvernement, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales) pour l'exercice 2003-04 provenaient des routes du nord. Les routes du nord sont admissibles au paiement de primes de service de transport par traversier par la province aux termes du contrat de services de traversier. La durée des voyages sur les routes du nord varie généralement de 7 à 21 heures.

Autres routes. Les autres routes consistent essentiellement en des routes reliant les îles Gulf et plusieurs autres îles ou collectivités rurales soit à l'île de Vancouver, soit au Lower Mainland. Environ 20 % des produits d'exploitation de BC Ferries (à l'exclusion des produits provenant du gouvernement, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales) pour l'exercice 2003-04 provenaient des autres routes. Ces routes sont admissibles au paiement de primes de service de transport par traversier par la province aux termes du contrat de services de traversier. La durée des voyages sur les autres routes varie généralement de 10 à 75 minutes, les heures de passage variant pour la plupart de 20 à 50 minutes.

Huit exploitants indépendants offrent des services de traversier aux collectivités côtières éloignées sur neuf routes de BC Ferries concédées par contrats, qui comptent pour moins de 1 % des produits d'exploitation de BC Ferries.

Flotte

Description des navires

La flotte de BC Ferries se compose de 35 navires, soit 33 navires dont elle est propriétaire et deux navires, le Queen of Surrey et le Queen of Oak Bay, qu'elle exploite aux termes de contrats de location-acquisition payés d'avance. BC Ferries acquerra, moyennant une contrepartie minime, le titre de ces deux navires le 1^{er} janvier 2006 et le 1^{er} janvier 2007, respectivement. BC Ferries est également propriétaire de deux autres petits navires, le MV Nicola et le MV Garibaldi II, qu'elle affrète à des tiers.

Tel que l'illustre le tableau suivant, les 35 navires de BC Ferries diffèrent sensiblement quant à leur taille, leurs caractéristiques et leur catégorie. La capacité des navires varie de 138 à 2 100 passagers et de 16 à 470 équivalents automobiles. Les navires jumeaux de catégorie « S », le Spirit of British Columbia et le Spirit of Vancouver Island sont les plus gros navires qu'exploite BC Ferries.

Catégories de navires exploités par BC Ferries			
Catégorie	N^{bre} de navires	Capacité de EA	Capacité de passagers et d'équipage
Catégorie « S »	2	470	2 100
Catégorie « V »	3	338 - 376	1 656 - 1 708
Catégorie « C »	5	295 - 362	1 200 - 1 500
Catégorie Burnaby	2	192	1 216
Catégorie Cumberland	2	85 - 127	462
Catégorie Century	1	100	600
Navires du nord	3	80 - 115	400 - 700
Autres (capacité de véhicules, plus de 125)	2	138 - 286	950 - 1 340
Autres (capacité de véhicules, 51 à 125)	5	70	330 - 400
Autres (capacité de véhicules, 0 à 50)	9	16 - 50	138 - 400

1) Le MV Nimpkish (capacité de 16 EA) ne fait pas actuellement partie de la flotte exploitée quotidiennement par BC Ferries et n'est pas inclus ci-dessus.

Entretien

BC Ferries a mis en œuvre une vaste stratégie de gestion des biens afin de suivre de près et d'examiner de façon continue le cycle de vie et les frais connexes de ses biens, y compris les navires. Tous les navires sont entretenus suivant des standards réglementés par Transports Canada, des sociétés de classification et d'autres organismes de réglementation. BC Ferries se sert de son propre programme d'évaluation de l'état des navires pour s'assurer que l'ensemble de ses navires seront en service pour toute leur durée de vie utile prévue. Ce programme prévoit des mesures proactives quant à la planification de l'entretien, aux stratégies de carénage et à la modernisation des immobilisations. Conformément au programme, tous les navires doivent faire l'objet d'une vérification de l'état des navires et d'inspections régulières à intervalles réguliers. Les vérifications de l'état des navires font ressortir les réparations et travaux d'entretien nécessaires aux fins des normes de l'ensemble des organismes de réglementation et aux fins de s'assurer que les navires seront en service pendant leur durée de vie utile prévue. Les vérifications de l'état des navires sont effectuées aux dixième et vingt-septième anniversaires des navires et comportent un examen général du navire. Des vérifications de l'état des navires plus approfondies sont effectuées aux dix-huitième et trente-sixième anniversaires des navires et comportent un examen détaillé, notamment une vérification de l'épaisseur de la coque et une vérification exhaustive de l'état général du navire.

BC Ferries a recours à des ressources internes et externes pour son programme d'entretien courant et de carénage des navires. En général, 25 % de tous les travaux d'entretien sont exécutés par une équipe à bord, alors que 30 % sont confiés à DPMI et 45 % sont impartis aux termes de contrats à des tiers.

DPMI s'occupe actuellement surtout des services d'entretien et de réparation planifiés et d'urgence de BC Ferries. Toutefois, BC Ferries souhaite que DPMI entre en concurrence avec d'autres entreprises de réparation de navires et recrute de nouveaux clients pour la réparation et la construction de navires. Les installations de DPMI sont situées sur le fleuve Fraser à Richmond (Colombie-Britannique). Les installations comptent six postes de mouillage et emploient environ 190 salariés.

État des navires

L'âge moyen de la flotte de BC Ferries est de 32 ans. L'âge moyen pondéré des navires de BC Ferries d'après la capacité EA est de 27 ans pour l'ensemble de la flotte de BC Ferries et de 26 ans pour ses navires exploités sur les routes principales. La plupart des navires (30 sur 35) en sont à la deuxième moitié de leur durée de vie prévue. Tous les navires de BC Ferries sont entretenus suivant des standards élevés.

Programme de remplacement de la flotte

Au cours des dix dernières années, BC Ferries n'a pas énormément investi pour le remplacement des navires si ce n'est des trois traversiers catamarans à grande vitesse PacifiCat.

En 1994, le gouvernement alors en place en Colombie-Britannique a annoncé un programme d'immobilisations de 10 ans pour BC Ferries qui comprenait la construction des trois traversiers à grande vitesse PacifiCat par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive. Le programme de construction avait pour objectif réel de développer et de revitaliser l'industrie de la construction navale en Colombie-Britannique. Le gouvernement voulait déployer des traversiers à grande vitesse sur les routes de BCFC entre Horseshoe Bay et Departure Bay. En mars 2000, à l'issue d'une enquête indépendante et de sondages auprès des consommateurs, BCFC et le gouvernement ont conclu que les traversiers à grande vitesse n'étaient pas rentables ni appropriés pour les routes de BCFC. Les trois navires ont été aliénés en 2003, entraînant une perte de 53,1 millions de dollars à la disposition des traversiers à grande vitesse et de l'équipement accessoire connexe. Des réserves au titre de la réduction à la meilleure valeur estimative par la direction des traversiers à grande vitesse ont été constituées comme suit : 40 millions de dollars en 2002, 240 millions de dollars en 2000 et 48 millions de dollars en 1999. Les frais, notamment d'entreposage, d'arrimage et d'entretien des traversiers à grande vitesse, ont été comptabilisés comme des frais engagés.

D'importantes dépenses en immobilisations seront nécessaires au cours des dix prochaines années pour la modernisation et le remplacement des navires de la flotte. La stratégie d'acquisition de nouveaux navires de BC Ferries conduit à processus décisionnel rationnel pour le remplacement et l'acquisition de navires. Cette stratégie s'articule notamment autour des points principaux suivants :

- acquérir une technologie reconnue et éprouvée de conception, d'ingénierie et de construction;
- rechercher des fournisseurs à l'échelle mondiale en fonction du meilleur coût du cycle de vie et des meilleures valeurs pour les dépenses importantes;
- réaliser les économies internes afférentes à la normalisation;
- optimiser le rapport de force dans les négociations en regroupant les projets qui s'y prêtent en grandes unités d'achat (par exemple, acquisition de plusieurs navires); et
- voir à ce que les navires soient construits en vue de maximiser les produits d'exploitation.

Au cours des dernières années, BC Ferries a procédé à des vérifications de l'état et des vérifications détaillées sur plusieurs de ses plus vieux navires. Même si les navires de BC Ferries sont entretenus suivant de hauts standards, BC Ferries a conclu que la construction de nouveaux navires en remplacement de ses plus vieux navires (navires de catégorie « V ») desservant les routes principales devrait commencer dans les 12 prochains mois. Les trois navires de catégorie « V » actuels devraient être retirés du service régulier au plus tard à l'exercice 2009-10. Le remplacement des navires de catégorie « S » et de catégorie « C », desservant également les routes principales, devrait commencer au cours de l'exercice 2018-19, alors que le dernier navire de catégorie « S » devrait être retiré au cours de l'exercice 2044-45. Outre le remplacement des trois navires de catégorie « V », quatre autres navires devraient être retirés avant la fin de l'exercice 2009-10, dont trois desservent les routes du nord.

Terminaux

Description des terminaux

BC Ferries exploite ses routes depuis cinq terminaux principaux et 42 terminaux intermédiaires. BC Ferries a la jouissance et le contrôle exclusifs des cinq terminaux principaux et de 38 terminaux intermédiaires pour une durée de 60 ans à compter du 1^{er} avril 2003 aux termes du contrat-cadre et des baux des terminaux. BC Ferries utilise également mais n'en n'est pas propriétaire, quatre terminaux intermédiaires (dans le nord).

Les cinq terminaux principaux sont Tsawwassen et Horseshoe Bay dans la région métropolitaine de Vancouver, et Swartz Bay, Duke Point et Departure Bay sur l'île de Vancouver. Au cours de l'exercice 2003-04, les cinq terminaux

principaux ont compté pour 63 % et 58 % du transport de passagers et de véhicules de BC Ferries, respectivement. Le tableau suivant donne des renseignements sommaires sur chacun des terminaux principaux :

Principaux terminaux de traversiers					
Principaux terminaux	Emplacement	Capacité (voitures)	Stationnement à court terme (voitures)	Stationnement à long terme (voitures)	Quais
Tsawwassen	Delta	2 000	240	1 100	5
Swartz Bay	North Saanich	820	199	608	5
Horseshoe Bay	West Vancouver	1 265	140	466	3
Duke Point	Nanaimo	1 000	80	200	1
Departure Bay	Nanaimo	900	70	220	3

Des 42 terminaux intermédiaires, le terminal Langdale sur la Sunshine Coast est le plus important, accueillant environ 12 % du total du trafic de véhicules des terminaux intermédiaires et environ 6 % du total du trafic de véhicules au cours de l'exercice 2003-04.

Les terminaux loués à BC Ferries constituent ses principaux éléments d'actif stratégiques. Le besoin d'installations portuaires constituerait une importante barrière à l'entrée de concurrents. Voir « — Concurrence ».

Entretien

L'état de toutes les structures maritimes et côtières aux terminaux de BC Ferries fait l'objet de vérifications régulières. BC Ferries embauche des experts-conseils maritimes chargés de mener des vérifications approfondies de l'état de chacun des terminaux de façon décalée à tous les sept ans. Outre l'inspection des structures maritimes et côtières, les vérifications de l'état portent également sur l'efficacité des programmes d'entretien et de vérification de l'équipement utilisé à chacun de ces terminaux. Au cours de l'exercice 2002-03, des vérifications de l'état ont été effectuées aux terminaux Swartz Bay et Tsawwassen. Ces vérifications ont révélé que ces deux principaux terminaux étaient en excellent état. Des vérifications de l'état sont actuellement prévues pour les terminaux Horseshoe Bay, Departure Bay et Duke Point au cours de l'exercice 2004-05.

À intervalles réguliers entre les vérifications de l'état, BC Ferries effectue des inspections générales de l'équipement et des structures à chacun des terminaux.

En décembre 2003, BC Ferries a conclu un protocole d'entente avec SNC-Lavalin Inc., qu'elle a chargée de la mise en œuvre d'un programme de gestion de l'actif des terminaux. Le programme vise à examiner et à améliorer la gestion de l'entretien et de la construction à l'ensemble des 47 terminaux, et à créer une nouvelle division commerciale qui sera chargée de la gestion globale de l'entretien et des nouvelles constructions pour l'ensemble des installations portuaires.

Programme de développement des terminaux

On travaille actuellement à l'élaboration de plans généraux pour l'aménagement des terminaux et l'amélioration des perspectives de produits d'exploitation aux terminaux Tsawwassen, Swartz Bay et Duke Point. Un plan général devrait être élaboré pour les terminaux intermédiaires. D'importants travaux de modernisation ont été récemment effectués aux terminaux Horseshoe Bay et Departure Bay. Ces travaux de modernisation répondent généralement aux besoins actuels de BC Ferries à Horseshoe Bay; toutefois, d'autres travaux sont prévus à Departure Bay. D'importantes dépenses en immobilisations seront nécessaires au cours de la prochaine décennie pour l'aménagement et la modernisation des terminaux de BC Ferries. Les terminaux Tsawwassen et Swartz Bay font actuellement l'objet de travaux de modernisation des installations de passagers. Outre les modernisations d'installations, plus de 25 millions de dollars devraient être affectés au remplacement des structures maritimes au terminal Tsawwassen au cours des deux prochaines années.

Programme d'immobilisations

Après plusieurs années de sous-investissement, BC Ferries prévoit entreprendre un important programme d'immobilisations. Au cours de la prochaine décennie, BC Ferries prévoit engager des dépenses en immobilisations

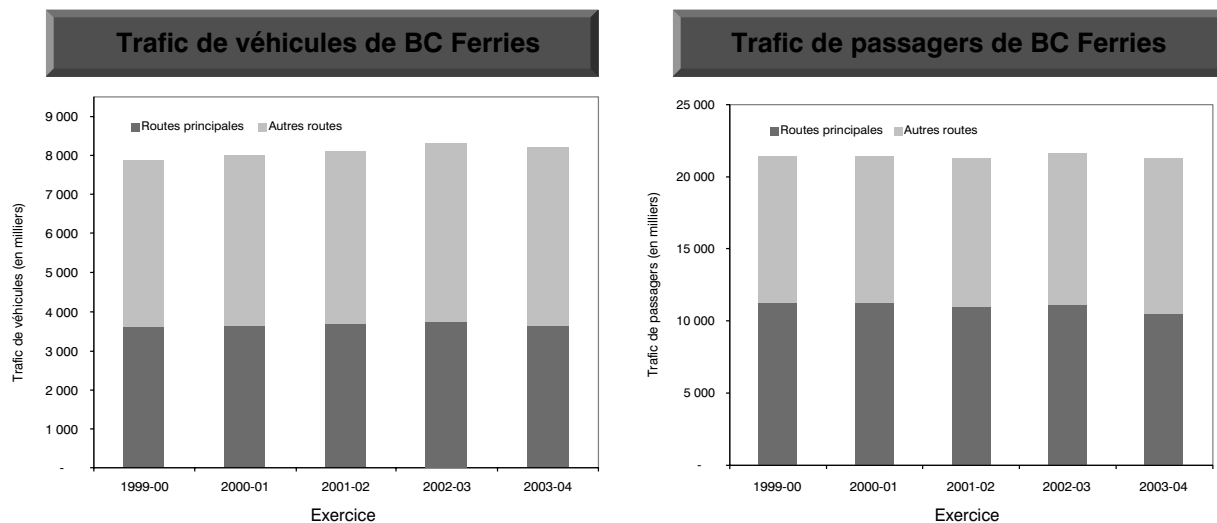
d'environ 1,9 milliard de dollars. Environ 75 % de ces dépenses prévues sont liées à l'acquisition de nouveaux navires, à des travaux de modernisation de navires et au remplacement de pièces, alors que le solde sera affecté aux terminaux et aux autres projets (systèmes et autres améliorations). Le financement de ces dépenses en immobilisations devrait provenir à peu près en parts égales des flux de trésorerie internes et de capitaux d'emprunt.

BC Ferries entend adopter une approche prudente et conservatrice dans la gestion de son programme d'immobilisations, notamment :

- approbation préalable par le commissaire des importantes dépenses relatives aux services réglementés;
- conclusion de contrats de construction appropriés pour les dépenses importantes (par exemple, contrats à prix fixe);
- remplacement graduel des navires selon la capacité financière et les besoins;
- acquisition de technologie navale éprouvée auprès d'entrepreneurs reconnus; et
- impartition à l'échelle mondiale en fonction des meilleurs coûts du cycle de vie et de la valeur pour les dépenses importantes.

Volumes de trafic

Depuis le lancement des services de traversier dans les années 1960, BC Ferries et ses sociétés devancières ont su accroître sensiblement les volumes de passagers et de véhicules à la faveur du lancement de nouvelles routes et d'améliorations du service. Au cours des 16 dernières années, le trafic de passagers de BC Ferries a crû de 25,6 %, en grande partie en raison de la croissance de la population dans la région métropolitaine de Vancouver et sur l'île de Vancouver. Le volume du trafic a dépassé les 20 millions de passagers et 7,5 millions de véhicules au cours de chacun des cinq derniers exercices terminés à la clôture de l'exercice 2003-04. Au cours de cette période de cinq ans, le trafic de véhicules a progressé au taux de croissance annuelle composé de 1,2 %, alors que le trafic de passagers a été relativement constant. Au cours de l'exercice 2003-04, en raison du SRAS et de la guerre en Iraq, le trafic de véhicules et le trafic de passagers ont respectivement baissé de 0,4 % et 1,2 % par rapport à l'exercice précédent. Les graphiques suivants illustrent le trafic de passagers et le trafic de véhicules au cours des cinq derniers exercices :



Au cours de l'exercice 2003-04 :

- le trafic de véhicules a baissé de 1,2 % sur les routes principales et a progressé de 0,4 % sur les autres routes, tandis qu'il a reculé de 0,7 % sur les routes du nord;
- les routes principales ont compté pour 51 % du total des passagers (dont environ 80 % consiste en des passagers de véhicules) et pour 47 % du trafic équivalent automobile total; et
- les routes principales ont compté pour 76 % des produits d'exploitation (à l'exclusion des produits provenant du gouvernement, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales).

La route entre Swartz Bay et Tsawwassen, qui fait partie des routes principales, est la première route en importance de BC Ferries quant au trafic et aux produits d'exploitation. Au cours de l'exercice 2003-04, cette route a compté pour environ 23 % du trafic de véhicules et environ 28 % du trafic de passagers de BC Ferries et produit environ 30 % du total des produits d'exploitation. Le tableau suivant illustre le pourcentage du total du trafic et des produits d'exploitation par groupe de routes pour l'exercice 2003-04 :

Pourcentage du total du trafic et des produits d'exploitation par groupe de routes pour l'exercice 2003-04			
Groupe de routes	% du total du trafic (passagers)	% du total du trafic (véhicules)	% du total des produits d'exploitation¹⁾
Routes principales	50,7 %	44,5 %	75,9 %
Routes du nord	0,5 %	0,4 %	3,7 %
Autres routes	48,8 %	55,1 %	20,4 %

1) Produits d'exploitation pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 2004 (à l'exclusion des paiements aux termes de l'entente de subvention fédérale provinciale, de la subvention fiscale au titre du carburant, du revenu d'intérêt et du revenu des filiales). Les produits d'exploitation comprennent les péages, les revenus de restauration et autres revenus attribuables aux routes.

Clientèle

D'après des sondages que BC Ferries a menés auprès de sa clientèle en 2002, environ 77 % de tous les voyages de BC Ferries ne sont pas des voyages d'affaires.

Sur les routes principales, environ 37 % des passagers résident dans le Lower Mainland et environ 42 % résident sur l'île de Vancouver. Sur ces routes, 23 % des voyages sont des voyages d'affaires. D'après les résultats du sondage effectué auprès de la clientèle en 2002, 17 % des clients qui voyagent sur les routes principales ont déclaré avoir fait 20 voyages ou plus par année.

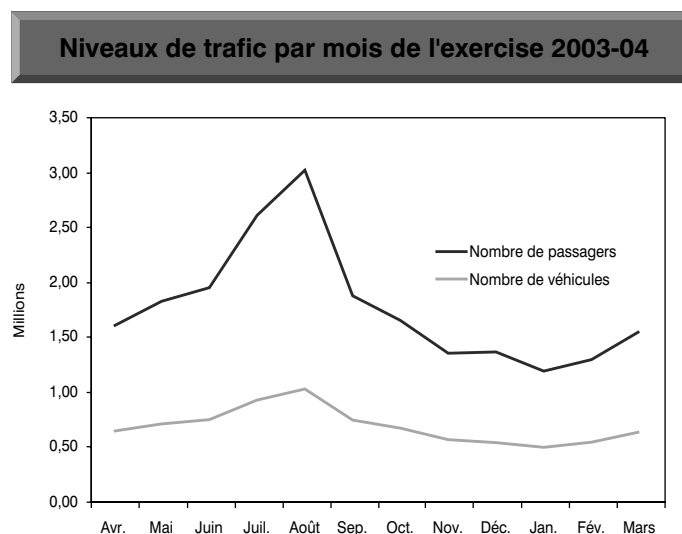
En revanche, toujours d'après les résultats du sondage effectué auprès de la clientèle en 2002, 37 % des voyages effectués sur les autres routes sont des voyages d'affaires. Ce résultat s'explique par le plus grand nombre de ports d'attache éloignés desservis par les autres routes où le choix d'autres moyens de transport est limité et où un plus grand nombre de personnes doivent voyager pour se rendre au travail. Les autres routes affichent un très haut taux de voyages récurrents. D'après les résultats d'un sondage auprès de la clientèle effectué en 2002, 52 % des clients sur les autres routes ont déclaré avoir effectué 20 voyages ou plus par année.

Accueillant une forte proportion de voyageurs d'agrément, 82 % des voyages effectués sur les routes du nord sont des voyages d'agrément.

Utilisation de la capacité

Caractère saisonnier

La demande de voyages par traversier est saisonnière, les mois d'été suscitant la plus forte demande. Le caractère saisonnier est relativement stable d'une année à l'autre.

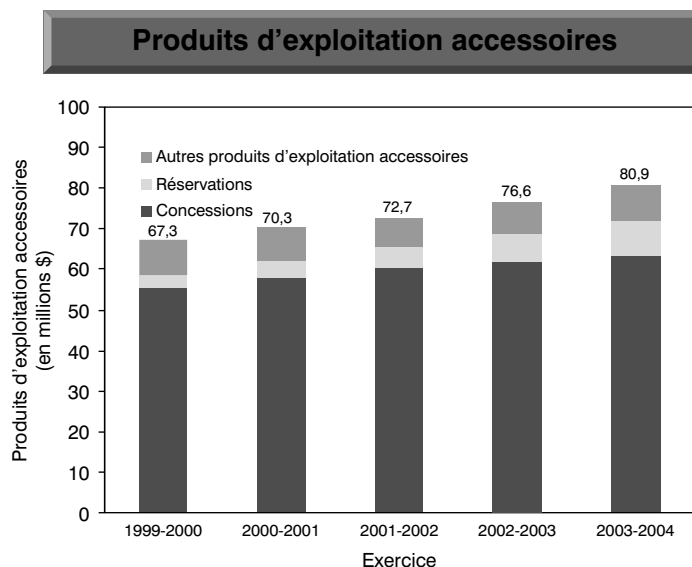


Utilisation de la capacité moyenne

Au cours de l'exercice 2003-04, BC Ferries a transporté 21,4 millions de passagers et 8,3 millions de véhicules. Les fluctuations saisonnières donnent lieu à des niveaux d'utilisation de la capacité beaucoup plus élevés au cours des mois d'été. Annuellement, l'utilisation de la capacité EA moyenne de BC Ferries est relativement constante. Au cours des cinq derniers exercices, l'utilisation de la capacité EA a atteint environ 65 % à 70 % sur les routes principales, 45 % à 50 % sur les routes du nord et 40 % à 45 % sur les autres routes.

Services accessoires

Outre le transport par traversier, BC Ferries exerce un certain nombre d'activités accessoires : des concessions (restauration et détail), des services de stationnement, des services de réservation et d'autres ventes. Les activités accessoires ne sont pas régies par la *Coastal Ferry Act* ni par le contrat de services de traversier, et ont compté pour environ 15 % du total des produits d'exploitation pour l'exercice 2003-04. Le commissaire tient toutefois compte des produits d'exploitations accessoires dans l'établissement des plafonds tarifaires. Le graphique suivant illustre les produits d'exploitation accessoires de BC Ferries au cours des cinq derniers exercices, ventilés par services de concessions, services de réservation et autres services accessoires :



Concessions

BC Ferries exploite un total de 46 restaurants sur 19 navires et à quatre terminaux. Ces restaurants génèrent 47,2 millions de dollars de produits d'exploitation et, compte tenu du coût des marchandises vendues de 32,5 % des produits d'exploitation, ont contribué pour 31,8 millions de dollars de la marge bénéficiaire brute pour l'exercice 2003-04. Les services de restauration comprennent des buffets avec permis d'alcool, des cafétérias de restauration rapide et des casse-croûtes et des cafés à service limité.

BC Ferries est propriétaire et exploitante de 21 boutiques de cadeaux et kiosques à journaux sur 18 navires et à trois terminaux. Ces boutiques génèrent 12,7 millions de dollars de produits d'exploitation et, compte tenu des coûts des marchandises vendues de 62,8 % des produits d'exploitation, ont contribué pour 4,7 millions de dollars de la marge bénéficiaire brute pour l'exercice 2003-04. Les activités de détail vont de boutiques de cadeaux de 1 000 pieds carrés à des kiosques à journaux relativement modestes.

D'autres postes divers, notamment les vidéos, distributrices et cabines privées ont compté pour 3,3 millions de dollars de la marge bénéficiaire brute pour l'exercice 2003-04.

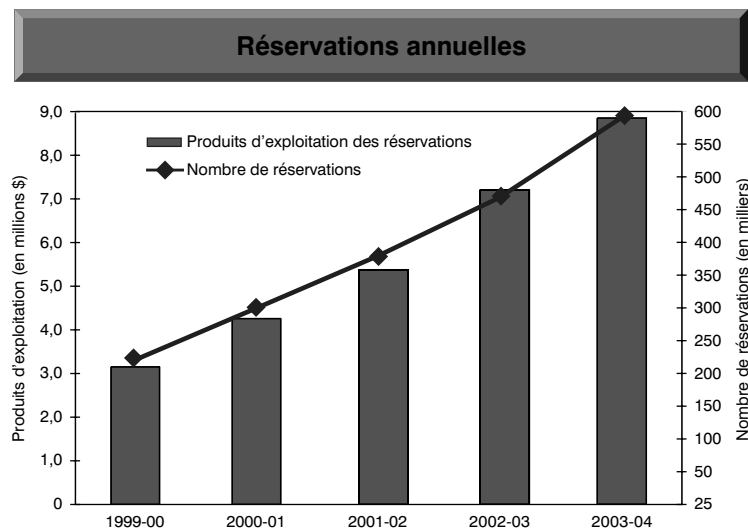
BC Ferries a su saisir des occasions d'association avec des marques de services de restauration reconnues en Colombie-Britannique. En 2000, BC Ferries et White Spot, une chaîne de restauration régionale bien connue, ont conclu un partenariat stratégique de cinq ans visant un programme de services de restauration de marque sur certains navires. Grâce à ce programme, les ventes de hamburgers ont considérablement augmenté. Le succès du programme White Spot a incité BC Ferries à chercher à conclure d'autres associations avec des marques de services

d'alimentation reconnues, dont Starbucks, Villages Pizza et Bread Garden. BC Ferries voit les programmes de partenariat comme une importante perspective de croissance des produits d'exploitation et entend déployer davantage d'efforts à l'élaboration de ses programmes de partenariat.

Réservations

Moyennant des frais, les clients peuvent réserver une place pour leur voiture sur certaines routes. Les réservations pour les voitures sont offertes sur certaines routes du nord et les autres routes depuis 30 ans. Depuis l'exercice 1998-99, des services de réservation sur les routes principales sont offerts aux clients de véhicules de passagers de BC Ferries.

La demande de réservation sur les routes principales a fortement progressé et représente la source de produits d'exploitation à plus forte croissance de BC Ferries. En améliorant l'accès aux services de réservation, en réduisant les coûts de distribution (grâce à l'automatisation), et en peaufinant ses stratégies de tarification et d'utilisation sur les routes principales, BC Ferries prévoit accroître les produits d'exploitation qu'elle tire des services de réservation.



Autres services accessoires

Les autres services accessoires comprennent les services de stationnement, les services de tickets d'embarquement garanti et les droits de commercialisation contractuels. BC Ferries tire des produits d'exploitation accessoires de l'exploitation de ses stationnements payants à la plupart de ses terminaux. Des entreprises privées ont été engagées pour la gestion et l'exploitation des stationnements à certains terminaux. BC Ferries a récemment agrandi ses stationnements au terminal Horseshoe Bay et est à examiner des possibilités de stationnement à tous les autres terminaux principaux en vue d'optimiser la valeur de ce secteur d'activité.

En 1998, BC Ferries a conclu une entente d'approvisionnement et de droits de commercialisation exclusifs avec Coca-Cola. Aux termes de cette entente, BC Ferries touche des frais relatifs aux droits de commercialisation.

Ressources humaines

Relations de travail

Au 31 décembre 2003, le personnel de BC Ferries (à l'exclusion des salariés de DPMI) comptait 3 159 salariés ETP, dont 2 828 salariés ETP syndiqués et 331 salariés ETP non syndiqués. Tous les salariés syndiqués sont membres du British Columbia Ferry and Marine Workers' Union (le « BCFMWU »).

BCFMWU et BC Ferries ont négocié 11 conventions collectives depuis 1977. Les conventions collectives avaient généralement une durée de deux à trois ans. La dernière convention collective a expiré le 31 octobre 2003. À la suite de négociations difficiles, BC Ferries et BCFMWU n'ont pu s'entendre sur une nouvelle convention collective, mais ont soumis leur différend à un arbitrage exécutoire. L'arbitrage est une procédure officielle et se déroule comme suit :

- l'arbitre a reçu les mémoires écrits initiaux des deux parties exposant leur position;

- chaque partie a répondu alors par écrit aux mémoires initiaux de l'autre partie;
- l'arbitre examinera les mémoires des deux parties et tiendra des audiences sur les principaux points en litige; et
- l'arbitre rendra une décision exécutoire et sans appel qui précisera les dispositions qui devront être incluses dans la nouvelle convention collective.

L'arbitre a fixé un cadre de référence qui l'oblige à tenir compte de la législation applicable à BC Ferries, mais qui lui donne de la latitude pour décider de la meilleure manière de résoudre équitablement le litige. BC Ferries s'attend à ce que l'arbitre rende une décision définitive en juin 2004. Cette décision sera exécutoire pour les deux parties.

DPMI et ses salariés syndiqués négocient actuellement une convention collective distincte. Les parties sont actuellement en médiation aux termes d'une entente préventive des grèves et des lock-outs intervenue en date du 25 mai 2004. Malgré cette entente, le 29 avril 2004, le syndicat a signifié à DPMI un avis de grève de 72 heures.

Bien que certaines négociations avec BCFMWU (ou ses prédécesseurs) se soient prolongées indéfiniment par le passé, les arrêts de travail ou moyens de pression se sont faits rares, le plus long arrêt de travail ayant duré trois jours, en 2003, peu avant le commencement de la présente procédure d'arbitrage exécutoire. Au cours de la dernière décennie, il n'y a pas eu d'arrêts de travail ayant nui de façon importante aux résultats financiers de BC Ferries.

En cas de grève ou de menace de grève, la désignation de BC Ferries en tant que service essentiel aux fins de la loi intitulée *Labour Relations Code* lui permet de saisir le Labour Relations Board de la Colombie-Britannique d'une ordonnance relative aux services essentiels prévoyant le maintien d'un niveau de service de base. Le Labour Relations Board établit alors le niveau de service qu'il juge essentiel. Une ordonnance relative aux services essentiels exige que les salariés de BC Ferries déploient des ressources suffisantes pour respecter le niveau de service fixé par l'ordonnance. BC Ferries a déjà obtenu dans le passé trois ordonnances relatives aux services essentiels du Labour Relations Board en prévision d'une grève imminente.

Programmes de formation

BC Ferries a instauré un certain nombre de programmes de formation à l'intention de son personnel en vue de réaliser ses objectifs stratégiques en matière de ressources humaines. Au cours de l'exercice 2000-01, BC Ferries a instauré un programme intitulé Marine Officer Development en vue d'assurer une relève d'officiers de marine brevetés, dont l'obtention de l'attestation d'études exige beaucoup de temps et d'efforts. Au cours de l'exercice 2002-03, 32 nouvelles attestations d'études principales (22 mécaniciens de pont et 10 ingénieurs navals) ont été émises dans le cadre de ce programme, pour un total de 89 nouvelles attestations délivrées au cours du programme de trois ans. Plusieurs autres programmes de formation se sont aussi récemment achevés, dont le programme de formation générale sur la manutention des matières dangereuses, l'épreuve normalisée d'aptitudes pour le travail de bureau, la formation sur la prévention des blessures musculosquelettiques en milieu de travail, la création de normes de service à la clientèle pour le personnel de première ligne et la conclusion d'un examen approfondi sur la formation et le développement du personnel.

Concurrence

Le transport aérien représente le plus sérieux concurrent de BC Ferries. L'avènement des transporteurs à rabais a suscité un énorme engouement pour les vols entre le Lower Mainland et Victoria et Comox sur l'île de Vancouver. Comparativement au transport aérien, BC Ferries a toutefois un important avantage au niveau des prix et donne aux voyageurs accès à leurs propres véhicules. D'après des données de Statistique Canada et des estimations sur le nombre de sièges disponibles tirées des guides et des horaires officiels des transporteurs aériens, le volume total du trafic aérien ne représente que 4 % du marché du transport de passagers du Lower Mainland à l'île de Vancouver. BC Ferries estime que les services aériens sont offerts entre Vancouver et Victoria depuis assez longtemps pour avoir pleinement influé sur les volumes de passagers de BC Ferries.

On a occasionnellement tenté d'offrir des services de traversier uniquement de passagers à haute vitesse sur les routes entre Vancouver et l'île de Vancouver. Les tarifs pratiqués par les exploitants pour ces services dépassaient généralement les tarifs passagers de BC Ferries. BC Ferries a actuellement un concurrent offrant seulement des services de traversier de passagers à haute vitesse sur la route entre Vancouver et Nanaimo. BC Ferries est le seul exploitant de traversiers qui offre le transport de voitures. Environ 80 % du volume de passagers provient des voitures; même à des tarifs concurrentiels, les services de transport uniquement de passagers à haute vitesse ne

devraient pas avoir d'incidences appréciables sur le total des volumes de passagers de BC Ferries. BC Ferries prévoit que les services de transport uniquement de passagers de son concurrent actuel s'approprieront moins de 1 % du total du trafic de passagers de BC Ferries annuellement.

BC Ferries détient l'exclusivité du marché des services de traversier de voitures de tourisme et la quasi-exclusivité du marché des services de traversier de véhicules commerciaux avec chauffeur sur la côte de la Colombie-Britannique.

BC Ferries rivalise avec un concurrent important pour la prestation de services de transport quotidien de remorques et de barges commercial (sans tracteur ni chauffeur) de Vancouver à Swartz Bay et Nanaimo. On estime que ce concurrent détient environ la moitié du marché du transport de semi-remorques par traversier sur la côte de la Colombie-Britannique. Au cours de l'exercice 2003-04, le trafic de semi-remorques sur les routes de BC Ferries a compté pour environ 7 % du total des produits d'exploitation.

BC Ferries n'a connaissance d'aucun projet de construction d'un lien fixe entre l'île de Vancouver et la région métropolitaine de Vancouver, et estime qu'il est peu probable qu'un lien fixe soit construit dans un avenir prévisible en raison des énormes coûts de construction, de préoccupations environnementales et des difficultés techniques que pose un tel projet.

Il existe d'importantes barrières à l'entrée d'autres exploitants de traversiers dans le marché desservi par BC Ferries, notamment :

- l'acquisition d'emplacements pour les terminaux dans les principales zones de service;
- l'apport de fonds nécessaires à l'établissement de l'infrastructure requise;
- l'obtention d'un soutien financier comparable aux primes de service et à la subvention fédérale que BC Ferries reçoit de la province;
- l'obtention des approbations environnementales pour la construction des installations portuaires; et
- l'obtention des approbations pour le raccordement des installations portuaires aux routes et autoroutes.

Assurance

BC Ferries souscrit une assurance auprès d'assureurs reconnus couvrant notamment :

- la perte ou l'endommagement de ses biens et de ses navires;
- la responsabilité civile, y compris la responsabilité civile pour dommages corporels ou matériels subis par ses passagers ou des navires de tiers;
- une dégradation soudaine et accidentelle de l'environnement, notamment la pollution de l'eau; et
- la responsabilité des dirigeants.

BC Ferries ne souscrit pas d'assurance des pertes d'exploitation, mais dispose d'une vaste flotte pour pallier les inconvénients d'un navire qui est hors d'usage.

BC Ferries estime que la nature et les montants des garanties d'assurance qu'elle souscrit actuellement sont conformes aux usages dans le secteur des services de traversier et sont adéquates pour l'exercice de son activité. BC Ferries est tenue de maintenir certaines garanties d'assurance aux termes du contrat de services de traversier et des baux des terminaux. Récemment, Intech Risk Management Inc. a effectué un examen indépendant du programme d'assurance de BC Ferries afin de confirmer que la couverture de BC Ferries est adéquate pour un réseau de traversiers commerciaux. Il est ressorti de cet examen que le programme de gestion des risques d'assurance de BC Ferries est comparable à celui d'autres exploitants analogues et est adéquat pour les besoins de BC Ferries, même si la franchise de trois millions de dollars de sa police d'assurance sur coque et machines devrait être révisée en vue de la réduire, dans la mesure où les frais d'une telle révision sont raisonnables. BC Ferries est à examiner le niveau de ses franchises d'assurance.

Programmes en matière de sécurité et d'environnement

Programmes et procédures en matière de sécurité

BC Ferries s'attache à offrir à son personnel et à ses passagers un environnement sécuritaire et à exploiter ses navires de façon sécuritaire. La sécurité est régie au palier fédéral par la *Loi sur la marine marchande du Canada* et au

palier provincial par le Workers' Compensation Board. La *Loi sur la marine marchande du Canada* régit les permis d'équipage et de passagers, le nombre minimum de membres d'équipage des navires, la construction de navires, l'exploitation de navires et les inspections de sécurité. On est à élaborer des protocoles avec Transports Canada en vue d'améliorer la normalisation et de permettre l'approbation préalable des niveaux d'équipage et de passagers avant la prise d'initiatives d'immobilisations. En 1994, BC Ferries a volontairement adopté le code international de la gestion de la sécurité de l'Organisation maritime internationale (le « code ISM »). Le code ISM est une norme internationale de gestion et d'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Le code comprend des procédures et normes (représentant les « meilleures pratiques » en matière d'opérations maritimes) pour l'ensemble des activités relatives à la sécurité. Des vérificateurs internes aux fins du code ISM inspectent l'ensemble des navires et installations côtières au moins une fois par année. Des vérificateurs du Registre de la Lloyd's procèdent à des vérifications externes de la gestion à terre une fois par année et des navires à tous les deux ans et demi afin de s'assurer que le système de gestion de la sécurité répond aux exigences du code ISM. La vérification à terre la plus récente a été effectuée en octobre 2003 et n'a révélé aucun problème important.

BC Ferries élabore à chaque année un programme de sécurité au travail en collaboration avec le Workers' Compensation Board qui prévoit des vérifications de la sécurité, de la formation et des procédures techniques destinées à prévenir les accidents du travail. BC Ferries travaille également à la modernisation des systèmes de sécurité sur l'ensemble de ses navires. Récemment, elle a approuvé un programme de cinq ans visant à équiper tous les navires de catégorie « C » d'un nouveau système d'évacuation.

Au cours de la dernière décennie, BC Ferries et sa société devancière ont subi des dommages de plus de un million de dollars relativement à deux incidents occasionnés par des incendies, dont le plus important a causé des dommages de 2,9 millions de dollars.

Programmes et procédures en matière d'environnement

BC Ferries, ses activités et ses biens sont assujettis à la législation et à des exigences fédérales, provinciales, municipales et locales en matière d'environnement. La *Loi sur la marine marchande du Canada* est le principal texte législatif qui régit la pollution de l'environnement pour les navires exploités en Colombie-Britannique. Toutefois, d'autres lois environnementales, dont la *Loi sur les pêches* (Canada), qui interdit le rejet de substances nocives dans l'habitat du poisson, la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et des lois provinciales sur la gestion des contaminants font partie du cadre réglementaire en matière de protection de l'environnement. De plus, le protocole de Kyoto peut devenir un enjeu important pour les exploitants de traversiers. Le protocole de Kyoto demande une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre. BC Ferries s'attend à une réglementation des émissions plus rigoureuse pour le secteur du transport maritime et adopte une approche dynamique de recherche de solutions en vue de réduire les émissions.

BC Ferries respecte à tous égards importants l'ensemble de la législation et de la réglementation environnementales applicables et n'a aucune ordonnance environnementale en cours. De plus, BC Ferries respecte à tous égards importants les permis régissant les aspects environnementaux de son exploitation, y compris l'évacuation des eaux usées et la gestion des déchets spéciaux. Pour veiller à la conformité aux exigences de ses permis, BC Ferries charge une société tiers du suivi continu et de la préparation de rapports concernant ses usines de traitement des eaux usées côtières. Des vérifications environnementales internes annuelles des navires de BC Ferries et des installations côtières ont été effectuées au cours des dernières neuf années. De plus, des vérificateurs externes vérifient régulièrement la performance environnementale de BC Ferries par rapport au code ISM. La vérification la plus récente a été effectuée dans le cadre de la vérification à terre effectuée par des vérificateurs du Registre de la Lloyd's en octobre 2003.

BC Ferries a récemment pris certaines initiatives environnementales, notamment un programme de traitement des eaux usées à l'échelle de la flotte, l'utilisation de diesel-navire faible en soufre dans certaines applications, la modernisation des égouts pluviaux à certains terminaux, l'amélioration et l'élargissement de ses programmes de recyclage et le remplacement des moteurs de navires par des moteurs qui respectent les normes d'émission de l'Organisation maritime internationale.

Technologie

BC Ferries utilise des solutions technologiques modernes dans ses relations avec la clientèle et ses activités. Le site Web de BC Ferries est un site de voyages populaire qui a été consulté plus de 1,7 million de fois au cours de l'exercice 2003-04. Des sondages en ligne menés en 2002 indiquaient un taux de satisfaction générale à l'égard du site

Web. Le site Web a également servi au lancement du service de réservations par Internet, qui a généré plus de 4,6 million de dollars de produits d'exploitation pour l'exercice 2003-04.

Au cours des deux derniers exercices, BC Ferries a consacré énormément de ressources à la modernisation et au remplacement de ses systèmes informatiques, y compris la mise à niveau des systèmes de réservation, des points de vente et des systèmes informatisés de billetterie, et l'instauration d'une nouvelle technologie pour la gestion des ressources humaines, l'établissement des horaires d'équipage et l'entrée de temps. Le 31 mars 2003, BC Ferries et IBM Canada Ltée ont conclu une entente contractuelle de cinq ans relativement à l'instauration de solutions technologiques et d'affaires devant permettre à BC Ferries de réduire ses coûts et d'améliorer son service à la clientèle.

Au cours de l'exercice 2003-04, BC Ferries a affecté environ 22,1 millions de dollars à son infrastructure technologique (charges d'exploitation de 11,8 millions de dollars et immobilisations de 10,3 millions de dollars).

RÉGLEMENTATION

BC Ferries est régie par la *Coastal Ferry Act*, qui prévoit la création de BCFA, l'impartition par la province de l'exploitation de traversiers sur certaines routes, l'établissement d'un nouveau réseau de traversiers, la création du bureau du commissaire indépendant et la réglementation continue des exploitants de traversier par l'intermédiaire du bureau du commissaire.

Le sommaire qui suit de la Coastal Ferry Act ne se veut pas exhaustif. Il y a lieu de se reporter au texte intégral de la Coastal Ferry Act, dont une copie se trouve sur le site Web de BC Ferries (www.bcferries.com).

La *Coastal Ferry Act* s'applique généralement aux exploitants de traversiers au sens d'entités qui ont été autorisées à exploiter des traversiers sur une ou plusieurs routes en vertu de contrats avec la province. BC Ferries est à l'heure actuelle le seul exploitant de traversiers régi par la *Coastal Ferry Act*.

Aux termes de la *Coastal Ferry Act*, le commissaire doit prendre des règlements qui s'inspirent des principes suivants :

- privilégier la viabilité financière des exploitants de traversiers;
- encourager les exploitants de traversiers à adopter une approche commerciale dans la prestation de services de traversier;
- encourager les exploitants de traversiers à rechercher d'autres fournisseurs de services sur certaines routes dans un contexte de libre et loyale concurrence;
- encourager les exploitants de traversiers à réduire leurs dépenses sans compromettre leur conformité sécuritaire avec les services de traversier de base; et
- amorcer une tendance vers un système davantage fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur de manière à réduire, à terme, les paiements de primes de service par la province.

La *Coastal Ferry Act* prévoit également l'élimination de l'interfinancement par les routes principales des autres routes de traversier désignées au cours de la première durée de prestation du contrat de services de traversier.

Nomination et mission du commissaire. La *Coastal Ferry Act* crée le bureau du commissaire chargé de réglementer les exploitants qui offrent des services de traversier de base aux termes de contrats de services avec la province. Le commissaire est nommé par le Lieutenant-gouverneur en conseil pour un mandat de six à huit ans. Le premier commissaire, M. Martin Crilly, a été nommé en août 2003 pour un mandat de sept ans. Bien que le commissaire soit nommé par la province, la *Coastal Ferry Act* renferme des dispositions garantissant son indépendance. Le commissaire ne peut être révoqué que s'il est affligé d'une infirmité mentale, est reconnu coupable d'un acte criminel prévu au *Code criminel* (Canada) ou est visé par une déclaration judiciaire de conflit d'intérêts ou de violation importante de ses devoirs ou obligations. La rémunération et les autres attributions du commissaire ne peuvent être modifiées sans son approbation. Un ou deux commissaires adjoints peuvent également être nommés. La décision du commissaire n'est susceptible d'appel que sur une question de droit.

Établissement des plafonds tarifaires et principes de révision. Le commissaire doit réglementer les tarifs qui peuvent être pratiqués pour des services de traversier de base en établissant des plafonds tarifaires (le péage moyen

pratiq ) pour chaque groupe de routes indiqué dans le contrat de services de traversier. En établissant un plafond tarifaire applicable à un groupe de routes, le commissaire doit s'inspirer des principes suivants :

- le plafond tarifaire doit procurer à BC Ferries un rendement suffisant pour lui permettre de recouvrer i) la tranche des charges d'exploitation, y compris l'ensemble des coûts de financement, raisonnablement susceptible d'être imputée au groupe de routes, ii) la tranche des frais administratifs raisonnablement susceptible d'être imputée au groupe de routes et iii) les dépenses en immobilisations raisonnables qui doivent être A) engagées relativement au groupe de routes et B) amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire conformément aux principes comptables généralement reconnus;
- le plafond tarifaire, lorsqu'il est combiné à l'ensemble des autres plafonds tarifaires applicables à tous les groupes de routes desservies par BC Ferries doivent procurer à BC Ferries un rendement des capitaux propres avant impôt, lequel rendement doit correspondre à la somme i) d'une prime de risque des capitaux propres, dans la mesure où la prime de risque des capitaux propres est équivalente à celle d'autres entreprises réglementées ayant des caractéristiques de risque raisonnablement analogues et ii) d'un rendement obligatoire comparable à celui des obligations du gouvernement du Canada échéant à 30 ans ou des obligations du gouvernement du Canada d'une durée globale comparable;
- le plafond tarifaire doit tenir compte des gains de productivité prévisionnels que BC Ferries devrait réaliser au cours de la prochaine durée de prestation et que le commissaire a raisonnablement établi; et
- BC Ferries doit rechercher activement d'autres fournisseurs de services pour la prestation des services de traversier sur les routes de traversier désignées comprises dans le groupe de routes afin de réduire les coûts de prestation de ces services.

BC Ferries a la faculté de fixer des péages individuels dans chaque groupe de routes, pour peu que le péage moyen n'excède pas le niveau plafonné. BC Ferries sera ainsi en mesure d'accroître ses produits d'exploitation à la faveur de stratégies de tarification novatrices visant à optimiser les volumes de trafic et l'utilisation des traversiers (par exemple, au moyen d'écarts entre les tarifs saisonniers ou selon le moment de la journée). La *Coastal Ferry Act*  tablit des plafonds tarifaires pour la première durée de prestation de cinq ans aux tarifs existants au 1^{er} avril 2003, majorés de hausses le 1^{er} novembre de chaque année de 2,8 % par rapport au plafond tarifaire de l'année précédente sur les routes principales et de 4,4 % par rapport au plafond tarifaire de l'année précédente sur les routes du nord et les autres routes. Une révision du plafond tarifaire, qui inclut des audiences publiques, aura lieu avant chaque durée de prestation de quatre ans subséquente.

Hausses du plafond tarifaire extraordinaires. BC Ferries peut demander au commissaire une hausse du plafond tarifaire extraordinaire à l'égard d'un groupe de routes dans des circonstances extraordinaires, notamment le déploiement d'un nouveau navire, une hausse extraordinaire du prix d'un facteur de prestation du service incontrôlable comme le carburant, un changement imprévu et extraordinaire des niveaux de trafic et l'introduction de nouvelles règles, notamment en matière de sécurité qui imposent de nouvelles charges imprévues et importantes. Aux termes du contrat de services de traversier, si le commissaire autorise une hausse du plafond tarifaire extraordinaire, la province peut décider de hausser les primes de service pour la route ou le groupe de routes désignées touché, afin d'atténuer l'incidence de la hausse du plafond tarifaire, mais n'est pas tenue de le faire. Le contrat de services de traversier prévoit que BC Ferries et la province doivent négocier la possibilité d'une augmentation des primes de service dans les dix jours d'une décision préliminaire du commissaire d'autoriser une hausse du plafond tarifaire extraordinaire. Après la décision de la province, le commissaire rend alors une décision définitive.

Interruption de route. Si elle veut interrompre le service sur une route désignée prévue dans le contrat de services de traversier, BC Ferries doit présenter une demande à cet effet au commissaire. Dans l'évaluation d'une demande d'autorisation d'interruption de service, le commissaire doit examiner :

- s'il existe ou s'il est possible d'établir un autre moyen de transport abordable pour relier les endroits desservis par la route de traversier désignée;
- s'il peut être rentable d'exploiter la route de traversier désignée à un niveau tarifaire abordable;
- si la province souhaite réduire le service de traversier de base requis sur la route de traversier désignée ou encore augmenter les primes de service qu'elle verse à l'égard de cette route désignée; et
- si certains facteurs imprévus, notamment un revirement défavorable de la conjoncture économique locale, ont entraîné une chute extraordinaire du trafic.

Le commissaire ne doit pas autoriser l'interruption d'une route désignée, sauf :

- si BC Ferries a présenté des arguments économiques convaincants en faveur de l'interruption de la route; et
- si le commissaire est convaincu que l'augmentation des tarifs sur la route ne donnerait pas lieu, en raison d'une réduction de la demande d'usagers, notamment, à une augmentation des produits d'exploitation dans la mesure nécessaire pour permettre l'exploitation rentable de la route.

Le commissaire peut tenir des audiences publiques avant d'autoriser une interruption de route.

Réduction des niveaux de service. BC Ferries ne doit pas, sauf tel que le permet le contrat de services de traversier, réduire le service sur une route désignée en deçà du niveau de services de traversier de base requis pour cette route désignée, sans obtenir d'abord l'autorisation du commissaire. Le commissaire peut autoriser une réduction du service s'il est d'avis que la réduction est temporaire et résulte d'une situation extraordinaire.

Autres fournisseurs de services. Au cours de chaque durée de prestation, BC Ferries est tenue de rechercher d'autres fournisseurs de services pour la prestation, notamment en vertu d'un contrat, de services de traversier sur ses routes désignées dans le but de réduire les coûts de prestation de ces services. De plus, BC Ferries est tenue de préparer un plan au cours de chaque durée de prestation dans lequel elle expose la manière dont elle entend rechercher d'autres fournisseurs de services pour la prestation des services de traversier sur ses routes désignées, et soumettre ce plan au commissaire. Si le commissaire estime que BC Ferries a manqué à ces exigences, le commissaire peut rajuster les plafonds tarifaires en conséquence et enjoindre à BC Ferries de se conformer à ces exigences. En avril 2004, BC Ferries a soumis un plan au commissaire à l'égard de la première durée de prestation. Le plan expose plusieurs points à réévaluer au cours des quatre prochaines années, notamment les services du nord et certaines routes secondaires sur lesquelles de nouveaux navires seront nécessaires, ainsi que la route Mill Bay à Brentwood Bay.

Services accessoires non réglementés. La *Coastal Ferry Act* n'habilite pas le commissaire à réglementer les services accessoires qu'offre BC Ferries. Les services accessoires comprennent les concessions de restauration et de détail, les services de réservation, les stationnements, l'acquisition de navires et d'autres activités importantes, l'entretien de navires, l'aménagement de terminaux, l'entretien de terminaux et d'autres services qui ne sont pas directement liés à la prestation de services de traversier de base. Le commissaire doit, toutefois, prendre en compte les services accessoires pour l'établissement des plafonds tarifaires.

Obligations de déclaration. Le commissaire et BC Ferries ont des obligations de déclaration aux termes de la *Coastal Ferry Act*. Le commissaire doit préparer un rapport annuel à l'intention de la province, rapport qui sera déposé devant l'assemblée législative provinciale. BC Ferries doit soumettre au commissaire des rapports trimestriels pour chacune de ses routes désignées donnant de l'information sur les tarifs, l'évolution du trafic, la fréquence des services de traversier, la capacité de ses navires et d'autres renseignements que le commissaire peut demander, ainsi qu'un rapport annuel qui doit faire état des renseignements relatifs aux services qu'elle a fournis au cours de l'exercice et rendre compte de la qualité des services qu'elle a fournis et des mesures qu'elle a prises quant à la recherche d'autres fournisseurs de services. De plus, BC Ferries doit tenir certains registres prescrits qui seront accessibles au public. Ces registres comprennent les états financiers vérifiés ainsi que les rapports annuels et trimestriels prescrits par la *Coastal Ferry Act*.

Fonds pour le commissaire. BC Ferries et les autres exploitants de traversiers doivent acquitter des droits visant à couvrir les frais raisonnables du commissaire.

CONTRAT DE SERVICES DE TRAVERSIER

La *Coastal Ferry Act* autorise la province à conclure des contrats pour l'exploitation de traversiers sur certaines routes de traversiers. BC Ferries a conclu le contrat de services de traversier avec la province relativement à la prestation de services de traversier pour une durée de 60 ans, à compter du 1^{er} avril 2003. Le contrat de services de traversier prévoit les services de transport par traversier de base que BC Ferries doit fournir sur des routes désignées et les primes de service que la province doit payer pour les services de transport par traversier de base.

Le sommaire qui suit de certaines dispositions du contrat de services de traversier ne se veut pas exhaustif. Il y a lieu de se reporter au contrat de services de traversier, dont une copie se trouve sur le site Web de BC Ferries (www.bcferries.com) pour le texte intégral de ses dispositions.

Le contrat de services de traversier est intervenu entre la province et BC Ferries le 1^{er} avril 2003. Il établit notamment les routes à exploiter, les niveaux de service que BC Ferries doit respecter, les primes de service que la province doit payer pour la prestation de ces services et certains programmes sociaux de remboursements provinciaux.

Durée et renouvellement. Le contrat de services de traversier a une durée de 60 ans, mais peut être renouvelé d'un commun accord pour une autre durée de 60 ans. Si le contrat de services de traversier n'est pas renouvelé, la province a la faculté d'acheter la totalité des actions en circulation de BC Ferries à leur juste valeur marchande (calculée comme si le contrat de services de traversier avait été renouvelé pour une durée de 20 ans), ou de solliciter des propositions de parties intéressées à offrir des services de traversier sur une ou plusieurs routes désignées. Si la province choisit de ne pas impartir à BC Ferries la prestation des services de traversier sur une route désignée à l'expiration de la durée initiale de 60 ans du contrat de services de traversier, BC Ferries a le droit de demander à la province d'acheter à leur valeur comptable nette les navires excédentaires qui desservaient cette route, sous réserve de certaines conditions. Si la province ne respecte pas les exigences en matière d'avis quant à la levée de son option de renouvellement, BC Ferries peut renouveler et prolonger la durée du contrat de services de traversier pour une période additionnelle de 20 ans aux mêmes conditions.

Durées de prestation. La première durée de prestation aux termes du contrat de services de traversier est la période de cinq ans du 1^{er} avril 2003 au 31 mars 2008. Chaque durée de prestation subséquente sera de quatre ans.

Services et niveaux de services. BC Ferries est tenue d'exploiter son réseau de traversiers d'une manière qui respecte ou dépasse certains niveaux de services de base à l'égard des routes de traversier désignées. Le contrat de services de traversier précise les routes et les niveaux de services de base par route (heures d'exploitation, capacité et fréquence minimales, et nombre de voyages), sous réserve d'une tolérance pour les interruptions de service brèves et temporaires. Pour les deux premières années de la première durée de prestation, les niveaux de services de base pour chaque route désignée portent sur le nombre de voyages et le nombre d'heures au cours desquels des départs du port d'attache ont lieu, tel qu'il est indiqué dans l'horaire publié 2002-03 pour cette route. Ainsi, les niveaux de services actuels reflètent les niveaux de services existants pour l'exercice 2002-03. Au cours des deux premières années de la première durée de prestation, on s'attend à 83 000 voyages aller-retour par année (plus de 9 800 sur les routes principales, environ 73 000 sur les autres routes et à peu près 350 sur les routes du nord). Les niveaux de services de base pour les trois dernières années de la première durée de prestation permettent une plus grande marge de manœuvre quant à l'établissement des horaires, pour peu que l'on offre une capacité adéquate pouvant accueillir le niveau de trafic de l'année précédente et que l'on offre le nombre de voyages prescrit dans le contrat de services de traversier.

Primes de service. La province doit payer les primes de service à BC Ferries pour la prestation des services. Les primes de service sont estimées à environ 106 millions de dollars par année pour la première durée de prestation. Les primes de service se composent des éléments suivants :

Primes de transport par traversier. Ces primes, qui sont plafonnées à 91,9 millions de dollars (non liés à l'inflation) par année pour la première durée de prestation, visent à rendre les routes du nord et autres routes rentables sans interfinancement par les routes principales. Ainsi, ces primes ne s'appliquent qu'aux autres routes et aux routes du nord. Des primes de transport par traversier annuelles maximales de 13,5 millions de dollars et de 78,4 millions de dollars ont été respectivement prévues pour les routes du nord et les autres routes. Ces primes sont payables mensuellement en fonction des voyages prévus et sont rapprochées trimestriellement.

Programme social de remboursement. Ce paiement, estimé à 11,9 millions de dollars annuellement pour la première durée de prestation, rembourse BC Ferries des réductions de péage établies par la province à l'intention des étudiants, des personnes âgées et des personnes handicapées, et des réductions de tarifs dans le cadre du programme d'aide de voyage à des fins médicales. Le paiement varie en fonction du volume et du montant des réductions offertes.

Primes pour les routes non réglementées. Ces primes servent à financer les routes non réglementées au moyen d'un transfert de 1,7 million de dollars par année pour les exploitants privés au cours de la première durée de prestation. Si le total des frais payables par BC Ferries à ces exploitants excède 1,8 million de dollars par

année, la province paiera des frais additionnels correspondant aux frais en excédent de 1,8 million de dollars jusqu'à concurrence de 200 000 \$.

Rajustement des niveaux de services et des primes. Les niveaux de services de base à l'égard d'une route de traversier désignée ne peuvent être rajustés avant le 1^{er} avril 2005, mais peuvent être rajustés d'un commun accord après cette date si ces rajustements sont justifiés par une amélioration des horaires, du service à la clientèle ou de l'efficacité d'exploitation. En ce qui concerne les rajustements des services de base demandés par BC Ferries, l'aval de la province ne saurait être indûment refusé au cours de la première durée de prestation. Les niveaux des services de base doivent être révisés et peuvent être rajustés avec l'accord de la province pour chaque durée de prestation subséquente. Des réductions du niveau de service temporaire sont permises à tout moment avec l'autorisation du commissaire, par suite d'une force majeure, d'un lock-out légitime de BC Ferries ou, sous réserve de certaines restrictions, d'un commun accord. Si BC Ferries déploie une nouvelle immobilisation sous la forme d'un ou de plusieurs navires sur une route de traversier désignée et si la taille de ces nouveaux navires améliore la capacité sur cette route désignée, le niveau des services de base à l'égard de cette route désignée peut être d'un commun accord des parties modifié à tout moment et, si cette modification est apportée, les parties doivent modifier les sections ou dispositions du contrat de services de traversier touchées par cette modification, y compris, s'il y a lieu, les primes de service.

Interruption de route. Le contrat de services de traversier permet à BC Ferries de saisir le commissaire d'une demande d'autorisation d'interruption d'une route après le 1^{er} avril 2006. La province est tenue de payer les primes de service sur cette route jusqu'à la date de l'interruption. Si un navire devient excédentaire pour les besoins de BC Ferries par suite d'une interruption de route autorisée par le commissaire, BC Ferries peut demander à la province d'acheter le navire excédentaire à sa valeur comptable nette, à la condition que BC Ferries ait pris toutes les mesures raisonnables sur le plan commercial pour le redéploiement du navire excédentaire sur une autre route de traversier en Colombie-Britannique.

Routes non réglementées. BC Ferries est chargée la négociation et de l'administration des contrats avec les exploitants indépendants sur certaines routes non réglementées. Aux termes du contrat de services de traversier, la province offre du financement à BC Ferries à l'égard de ces routes non réglementées, tel qu'il est décrit à la rubrique « — Primes de service » ci-dessus.

Option d'achat de navires. La province a la faculté d'acheter chaque navire appartenant à BC Ferries (libre et quitte de toute charge) à sa valeur comptable nette si BC Ferries souhaite se départir d'un navire dont elle n'a plus besoin. Sous réserve des conditions de la convention de confirmation, la province a également la faculté d'acheter chacun des navires dont BC Ferries est propriétaire ou locataire et servant à la prestation des services aux termes du contrat de services de traversier à la survenance d'un cas de défaut de la part de BC Ferries aux termes du contrat de services de traversier.

Droit à la subvention fédérale. Le contrat de services de traversier prévoit que la province continuera d'offrir à BC Ferries le produit d'une subvention fédérale en vertu de l'entente intitulée *Canada/British Columbia Coastal Ferry Subsidy Agreement* intervenue en date du 18 avril 1977. L'entente de subvention ne peut être résiliée que d'un commun accord entre la province et le gouvernement du Canada. Si la *Canada/British Columbia Coastal Ferry Subsidy Agreement* est modifiée ou renouvelée, BC Ferries et la province doivent négocier l'attribution du produit à BC Ferries conformément à l'entente modifiée ou renouvelée. Le montant de la subvention aux termes de l'entente s'est élevé à 24,0 millions de dollars pour l'exercice 2003-04. La subvention est indexée à chaque année sur l'indice des prix à la consommation à Vancouver.

Reddition de comptes au public. Le contrat de services de traversier prévoit que BC Ferries doit tenir des audiences publiques et préparer des états financiers vérifiés et un plan d'affaires et mener des sondages sur la satisfaction de la clientèle à chaque année.

Indemnités et assurance. BC Ferries a convenu d'indemniser la province de l'ensemble des pertes et réclamations que la province peut directement ou indirectement subir par suite d'un acte ou d'une omission de BC Ferries ou d'un de ses mandataires, filiales, employés, dirigeants, administrateurs ou sous-entrepreneurs, dans le cadre de la prestation des services de traversier, sauf les pertes qui découlent directement ou indirectement d'un acte ou d'une omission de la province. BC Ferries est tenue aux termes du contrat de services de traversier de souscrire et de maintenir, à ses propres frais, une assurance protection et indemnisation maritime d'au moins 500 millions de dollars US par sinistre pour couvrir la responsabilité légale de BC Ferries pour la perte, le dommage ou les frais

découlant, directement ou indirectement, de la propriété, de l'exploitation, de l'affrètement, de l'entretien ou de l'utilisation d'un navire aux termes du contrat de services de traversier, y compris la responsabilité pour les blessures corporelles, les maladies ou les décès, ou la perte ou l'endommagement de biens d'un tiers, y compris une garantie pour les cas de pollution. BC Ferries est également tenue de souscrire une assurance sur coque et machines. S'il y a lieu, la province doit être nommée assuré supplémentaire.

Cas de défaut et recours. Le contrat de services de traversier prévoit que les cas suivants constitueront un cas de défaut aux termes de l'entente :

- BC Ferries fait défaut de respecter une disposition importante de l'entente et de corriger ce défaut dans les 30 jours ouvrables d'un avis à cet effet ou dans un délai plus long si la correction du défaut demande raisonnablement un délai supérieur à 30 jours;
- une déclaration ou une garantie de BC Ferries ou un renseignement fourni ou soumis à la province par BC Ferries est à tous égards importants faux ou inexact;
- BC Ferries fait défaut d'aviser la province d'un défaut aux termes de l'entente;
- une ordonnance est rendue, une résolution est adoptée ou une requête est déposée en vue de la liquidation ou dissolution volontaire ou forcée de BC Ferries;
- BC Ferries devient insolvable ou commet un acte de faillite, ou une requête de mise en faillite ou une proposition concordataire est déposée ou un séquestre est nommé à l'égard de BC Ferries;
- BC Ferries fait défaut de payer une somme qu'elle doit et qui compromet sensiblement sa capacité d'exécuter ses obligations aux termes du contrat de services de traversier;
- BC Ferries cesse d'exercer son activité;
- une action en vue de réaliser une sûreté est intentée et compromet sensiblement la capacité de BC Ferries d'exercer son activité;
- BC Ferries fait défaut de faire un paiement exigible aux termes d'un ou de plusieurs baux de terminaux; ou
- BC Ferries fait défaut de respecter une ordonnance du commissaire.

À la survenance d'un cas de défaut de la part de BC Ferries aux termes du contrat de services de traversier, ou à tout moment par la suite, la province peut, à son gré sous réserve des conditions de la convention de confirmation et d'un acte de fiducie garantissant des emprunts, exercer l'un ou plusieurs des recours suivants :

- interrompre ou rajuster un versement des primes de service;
- enjoindre à BC Ferries de corriger le défaut dans un délai précisé par la province, sans quoi elle peut elle-même exécuter les obligations aux frais de BC Ferries;
- renoncer au défaut;
- lever son option d'achat des navires;
- demander au commissaire de rendre une ordonnance enjoignant à BC Ferries de corriger le défaut;
- intenter une poursuite judiciaire; ou
- exercer tout autre recours dont elle peut se prévaloir en droit ou en *equity*.

De plus, BCTFA peut résilier les baux des terminaux à la survenance d'un cas de défaut aux termes du contrat de services de traversier, tel qu'il est décrit à la rubrique « Baux des terminaux » ci-après.

BAUX DES TERMINAUX

BC Ferries et BCTFA ont conclu un contrat-cadre en date du 31 mars 2003 dans le cadre de la restructuration de BC Ferries, contrat-cadre qui a été modifié par une entente intervenue en date du 1^{er} avril 2003. Ce contrat-cadre prévoit le transfert de propriété des 43 terminaux de BC Ferries à BCTFA aux termes de la *Coastal Ferry Act*. En contrepartie de ce transfert, BCTFA a émis un billet à ordre d'un capital de 330,6 millions de dollars à BC Ferries. De plus, BCTFA a loué les terminaux à BC Ferries aux termes des baux des terminaux avec prise d'effet le 1^{er} avril 2003.

BC Ferries a payé à l'avance les loyers prévus aux baux des terminaux pour la totalité de la durée de 60 ans en remettant à BCTFA le billet à ordre qu'elle lui avait émis.

Le sommaire qui suit du contrat-cadre et des baux des terminaux ne se veut pas exhaustif. Il y a lieu de se reporter au contrat-cadre et aux baux des terminaux, dont des copies se trouvent sur le site Web de BC Ferries (www.bcferries.com), pour le texte intégral de leurs dispositions.

Contrat-cadre

Le contrat-cadre renferme notamment les dispositions suivantes :

Ententes, permis et licences relatifs aux biens adjacents. BC Ferries convient d'obtenir du ministre des Transports de la Colombie-Britannique l'autorisation écrite d'utiliser des parties des autoroutes dont elle a besoin pour la prestation de ses services de traversier conformément au contrat de services de traversier. BC Ferries convient également d'obtenir de Land and Water British Columbia, Inc. (« LWBC ») l'autorisation écrite d'utiliser toutes les parties des terres de la Couronne gérées par LWBC dont BC Ferries a besoin à des fins de mouillage dans des eaux à l'extérieur des installations portuaires de traversier et conformément au contrat de services de traversier.

Engagements. BC Ferries est tenue de payer à BCTFA des frais de gestion et d'administration annuels de 10 000 \$ (indexés sur l'indice des prix à la consommation à tous les cinq ans), et, sous réserve de certaines exceptions, certains frais que BCTFA engage pour la gestion des baux des terminaux, jusqu'à concurrence de 100 000 \$ par année civile.

Questions relatives aux Premières nations. La province conserve sa responsabilité, dans la mesure où elle existe, pour les actes et omissions de la province antérieurs à la prise de possession de BC Ferries des terrains des terminaux, et la province convient de rembourser BC Ferries des dommages qu'elle peut subir par suite d'un jugement d'un tribunal canadien concluant à une violation injustifiée des droits ou titres des peuples autochtones par la province à l'égard des terrains des terminaux. De plus, la province remboursera BC Ferries des dommages que BC Ferries subit si une décision judiciaire définitive ou un règlement conventionnel reconnaît à une Première nation ou lui confère un droit, notamment de propriété à l'égard des installations portuaires de traversier et que ce droit porte atteinte à la jouissance paisible par BC Ferries des installations portuaires de traversier tel que le prévoient les baux de terminaux.

Baux des terminaux

Quarante-trois des 47 terminaux dont se sert BC Ferries lui sont loués par BCTFA aux termes de baux de terminaux particuliers intervenus en date du 1^{er} avril 2003. Chaque bail de terminal prévoit que BC Ferries a le contrôle des terminaux et la responsabilité de leur entretien, de leur aménagement et de leur gestion, à ses frais. BC Ferries conservera la propriété des améliorations locatives jusqu'à la résiliation. Les modalités les plus importantes des baux des terminaux sont exposées ci-après.

Baux nets. BC Ferries est responsable du paiement de tous les frais relatifs à chaque bail de terminal, y compris les taxes et autres frais relatifs à l'utilisation, à la réparation, à l'entretien, à l'aménagement, à la gestion ou à l'exploitation des installations portuaires.

Durée du bail. Chaque bail de terminal a une durée de 60 ans à compter du 1^{er} avril 2003. Sous réserve du renouvellement du contrat de services de traversier, les baux des terminaux peuvent être renouvelés pour une durée supplémentaire de 20 ans. BCTFA n'est pas tenue d'indemniser BC Ferries à l'expiration d'un bail de terminal.

Loyer. Les loyers ont été intégralement payés d'avance pour la durée de 60 ans.

Utilisation. Pour peu que BC Ferries obtienne la totalité des permis applicables et respecte la législation, elle a le droit d'utiliser les installations portuaires de traversier à toute fin compatible avec la prestation des services de transport par traversier et des services accessoires conformément au contrat de services de traversier. BC Ferries peut enlever, construire et réaménager les installations portuaires de traversier et les améliorations locatives, sous réserve de l'obtention du consentement de BCTFA lorsque les travaux sont susceptibles de violer les droits d'un tiers ou exigent le réaménagement d'une autoroute.

Assurance. BC Ferries est tenue de souscrire, à ses propres frais, une assurance responsabilité civile — formule générale d'un montant d'au moins 25 millions de dollars par sinistre (BCTFA étant nommée assuré additionnel), une assurance des biens pour l'ensemble des biens se trouvant sur les installations portuaires de traversier et d'autres

assurances si des travaux de construction doivent être effectués. BC Ferries peut s'autoassurer avec le consentement de BCTFA, lequel consentement ne saurait être indûment refusé.

Indemnisation. BC Ferries a convenu d'indemniser BCTFA de l'ensemble des réclamations, responsabilités ou pertes découlant de dommages corporels ou matériels causés directement ou indirectement par la propriété, l'utilisation ou l'occupation des installations portuaires de traversier, la présence de substances dangereuses et d'autres événements.

Réparations et entretien. BC Ferries est responsable des travaux de réparation et d'entretien des installations portuaires de traversier.

Taxes. BC Ferries est tenue de payer l'ensemble des taxes payables à l'égard des installations portuaires, y compris les taxes foncières.

Droit de résiliation. Si le commissaire autorise par voie d'ordonnance BC Ferries à interrompre toutes les routes de traversiers désignées depuis un terminal en particulier, le bail de terminal visant ce terminal sera résilié. Lorsqu'une installation portuaire est détruite ou endommagée à un point tel qu'elle est inutilisable pour occupation par suite d'un cas de force majeure, et que le coût de la réparation n'est pas couvert par une assurance ou une indemnisation de la province, BC Ferries peut choisir de résilier le bail de terminal applicable.

Recours en cas de défaut. Si BC Ferries fait défaut de respecter ses obligations aux termes d'un bail de terminal ou à la survenance d'un cas de défaut aux termes du contrat de services de traversier, BCTFA peut réintégrer les installations portuaires de traversier et en reprendre possession (y compris les améliorations locatives) et, à son gré, résilier le bail, sous réserve des conditions de la convention de confirmation.

RÉGIE D'ENTREPRISE

Administrateurs et membres de la haute direction de BC Ferries

Le conseil d'administration de BC Ferries se compose des membres nommés à chaque année par BCFA. Aucun membre nommé directement par le gouvernement provincial ne siège donc au conseil d'administration de BC Ferries. Toutefois, si BC Ferries omet de verser les dividendes requis sur les actions privilégiées de BC Ferries que la province détient pendant trois années (consécutives ou non), la province peut nommer deux membres du conseil d'administration de BC Ferries jusqu'au versement de la totalité de l'arriéré de dividendes.

Le tableau suivant et les notes y afférentes donnent des renseignements, notamment les noms, municipalités de résidence et poste principal de chacun des administrateurs et membres de la haute direction de BC Ferries. Sauf indication contraire, toutes les personnes nommées ci-après ont occupé le poste principal indiqué en regard de leur nom, ou un autre poste de direction auprès des organismes au sein desquels elles travaillent actuellement, pendant au moins les cinq dernières années.

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Fonctions</u>	<u>Poste principal</u>
ELIZABETH J. HARRISON, c.r. Vancouver (Colombie-Britannique)	Présidente du conseil et administratrice	Associée du cabinet d'avocats Farris, Vaughan, Wills & Murphy.
DOUGLAS ALLEN Oak Bay (Colombie-Britannique)	Administrateur	Associé, Sage Group, cabinet d'experts-conseils en gestion; a été président et chef de la direction intérimaire de BC Ferries entre octobre 2002 et mai 2003.
MARILYN BAKER Reid Island C.V.R.D., (Colombie-Britannique)	Administratrice	Retraîtée depuis 2001; était auparavant membre de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié du Canada; et auparavant, entrepreneur pour l'Union des municipalités de Colombie-Britannique et directrice, Consultations d'affaires et développement des affaires, Banque du Canada; et auparavant mairesse du district North Vancouver.

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Fonctions</u>	<u>Poste principal</u>
SANDY M. FULTON Vancouver (Colombie-Britannique)	Administratrice	Présidente de S.M. Fulton & Associates, firme de consultation en gestion depuis 2001; était auparavant vice-présidente à la direction, Exploitation, Crown Pacific Partners L.P., société de produits forestiers.
THOMAS W. HARRIS Nanaimo (Colombie-Britannique)	Vice-président du conseil et administrateur	Propriétaire et président, Tom Harris Chevrolet Oldsmobile Cadillac Ltd., Tom Harris Cellular Ltd., Vancouver Island Auto Sales Ltd. et Woodgrove Chevrolet Oldsmobile Ltd.
JOHN R. HENDERSON, FCA Sechelt (Colombie-Britannique)	Administrateur	Directeur général, The Pacific Rim Group, cabinet d'experts-conseils financiers et d'affaires.
MAUREEN MACARENKO Prince Rupert (Colombie-Britannique)	Administratrice	Présidente, G.W. Nickerson Co. Ltd., transport maritime hauturier.
G. RAYMOND WHITEHEAD Coquitlam (Colombie-Britannique)	Administrateur	Retraité depuis 1998; était auparavant directeur régional, Syndicat canadien de la fonction publique C.-B.
GRAHAM M. WILSON North Vancouver (Colombie-Britannique)	Administrateur	Président, Grawil Consultants Inc., société de gestion et de consultation financière, depuis mars 2002; était auparavant vice-président à la direction et chef des finances, Westcoast Energy Inc., et président et chef de la direction, Division des services, Westcoast Energy Inc.
DAVID L. HAHN ¹⁾ Victoria (Colombie-Britannique)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, BC Ferries; était auparavant chef de l'exploitation, Ogden Aviation Services Inc.; et auparavant directeur du marketing, Hertz Corporation.
ROBERT P. CLARKE Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président à la direction, Finances et chef des finances	Vice-président à la direction, finances et chef des finances, BC Ferries; était auparavant vice-président, Finances et administration, BC Transit.
MICHAEL J. CORRIGAN Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président à la direction, Expansion des affaires	Vice-président à la direction, Expansion des affaires, BC Ferries; était auparavant directeur, Expansion des affaires et service à la clientèle, Centra Gas.
WILLIAM R. COTTICK Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président, Affaires générales, chef du contentieux et secrétaire	Vice-président, Affaires générales, chef du contentieux et secrétaire, BC Ferries; était auparavant directeur, William R. Cottick, cabinet d'avocats; et auparavant, vice-président, chef du contentieux et secrétaire, Jannock Limited
DEREK R. JOHNSTON Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président, Ressources humaines	Vice-président, Ressources humaines, BC Ferries; était auparavant directeur, Ressources humaines, BC Assessment Authority.
DAVID J. M. MARSHALL Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président, Services continentaux et planification de l'exploitation	Vice-président, Services continentaux et planification de l'exploitation, BC Ferries; était auparavant vice-président, Génie et construction, BC Ferries.

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Fonctions</u>	<u>Poste principal</u>
MARK STEFANSON Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président, Communications	Vice-président, Communications, BC Ferries; était auparavant directeur administratif, Communications et politique, ministère de l'Environnement, des terres et des parcs.
TRAFFORD M. TAYLOR Victoria (Colombie-Britannique)	Vice-président à la direction, Exploitation	Vice-président à la direction, Exploitation, BC Ferries; était auparavant, vice-président, Services interinsulaires et nordiques, BC Ferries; et auparavant, surintendant maritime, Services interinsulaires sud, BC Ferries.

1) M. Hahn était un dirigeant de Covanta Energy Corp. (anciennement Ogden Corporation) avant 1998, et vice-président à la direction et chef de l'exploitation d'Ogden Aviation Services Inc., filiale en propriété exclusive de Covanta, entre 1998 et 2003. Le 1^{er} avril 2002, Covanta et ses filiales, y compris Ogden Aviation, ont déposé une requête en vertu du chapitre 11 du Bankruptcy Code des États-Unis. En raison des procédures en vertu du chapitre 11, la Bourse de New York a suspendu les opérations sur les titres de Covanta en mai 2002. Les procédures en vertu du chapitre 11 et l'interruption des opérations sur les titres de Covanta sont toujours en cours.

Suivent de brèves notes biographiques des membres de la haute direction de BC Ferries :

David L. Hahn, président et chef de la direction

David Hahn compte plus de 20 années d'expérience à des postes de direction, la plupart auprès d'Ogden Corporation à New York. Avant d'entrer au service de BC Ferries, il a occupé pendant sept ans le poste de chef de l'exploitation d'Ogden Aviation Services Inc., s'occupant de la gestion de l'exploitation aux États-Unis et à l'échelle internationale, notamment d'un personnel de 25 000 employés et des activités aéroportuaires dans 30 pays. Ogden Aviation offrait des services au sol et des services de manutention de cargaisons, des services passagers, des services de ravitaillement en carburant, des services d'aménagement et de gestion d'infrastructures aéroportuaires, des services de vente d'aéronefs et des services d'affrètement. Avant d'entrer au service d'Ogden Corporation, M. Hahn était directeur du marketing de Hertz Corporation. Il est rompu aux questions de restructuration d'entreprise, de planification stratégique, d'amélioration du marketing, de croissance des produits d'exploitation, d'acquisitions et de service à la clientèle. M. Hahn a accepté le poste de président et chef de la direction de BC Ferries le 5 mai 2003.

Robert P. Clarke, vice-président à la direction, Finances et chef des finances

Robert Clarke est entré au service de BC Ferries en mai 1999 en tant que vice-président des finances et services généraux, et occupe depuis avril 2003 le poste de vice-président à la direction, Finances et chef des finances. Il est comptable agréé et possède une vaste expérience en gestion financière dans les secteurs public et privé, notamment dans des entreprises de transport et des entreprises maritimes. M. Clarke est chargé de la gestion financière et des systèmes d'information de BC Ferries. Avant d'entrer au service de BC Ferries, M. Clarke a occupé le poste de vice-président, Finances et administration de BC Transit, la société d'État provinciale chargée du transport public pour l'ensemble de la Colombie-Britannique, sauf la région de Vancouver.

Michael J. Corrigan, vice-président à la direction, Expansion des affaires

Mike Corrigan est entré au service de BC Ferries en mars 2003, fort de ses 18 années d'expérience dans les secteurs de la distribution d'énergie et du transport au Canada et aux États-Unis. Il est notamment chargé d'orienter le programme de mise en marché et les efforts de BC Ferries dans le but d'améliorer le service à la clientèle, de créer de nouvelles relations d'affaires et d'acquérir de nouveaux navires. Avant d'entrer au service de BC Ferries, M. Corrigan a occupé le poste de directeur, Expansion des affaires et service à la clientèle d'une filiale de Terasen, fournisseur de services énergétiques et de services publics.

William R. Cottick, vice-président, Affaires générales, chef du contentieux et secrétaire

Bill Cottick est entré au service de BC Ferries en octobre 2003. Il apporte à BC Ferries plus de 30 ans d'expérience juridique générale, tant dans le secteur privé que dans l'industrie, notamment 12 années d'expérience en tant que conseiller juridique principal de grandes sociétés ouvertes canadiennes dans les secteurs du transport, de la gestion environnementale, des services de santé et des matériaux de construction. Il est responsable d'un certain nombre d'activités juridiques et stratégiques de BC Ferries, notamment de l'encadrement du conseil d'administration et de la surveillance de l'ensemble des affaires juridiques.

Derek R. Johnston, vice-président, Ressources humaines

Derek Johnston a été nommé vice-président, Ressources humaines en mars 2000. Il compte plus de 20 ans d'expérience à des postes de haute direction en matière de relations de travail et de programmes de ressources humaines dans le secteur public. Avant d'entrer au service de BC Ferries, M. Johnston a occupé le poste de directeur, Ressources humaines de BC Assessment Authority, société d'État chargée de l'évaluation foncière en Colombie-Britannique. M. Johnston est responsable de l'établissement de la politique et de la surveillance des programmes de formation, de la planification et du développement de la main-d'œuvre, de la négociation de conventions collectives, de relations de travail, de la rémunération et des avantages, et de la prestation directe de services de ressources humaines aux groupes clients.

Capitaine David J. M. Marshall, vice-président, Services continentaux et planification de l'exploitation

Le capitaine David Marshall est entré au service de BC Ferries en octobre 2000 à titre de vice-président, Génie et construction, et a accepté son poste actuel en février 2003. Il compte notamment 27 années d'expérience dans les Forces canadiennes, ayant occupé des postes de commande à l'Installation de maintenance de la Flotte (Atlantique) et à la Base des Forces canadiennes Esquimalt. Il est notamment chargé des activités courantes liées aux services continentaux et à la planification de l'exploitation pour l'ensemble du réseau.

Mark Stefanson, vice-président, Communications

Mark Stefanson est entré au service de BC Ferries en tant que vice-président, Communications générales en mai 1999. Avant d'entrer au service de BC Ferries, il a occupé le poste de directeur administratif, Communications et politiques au ministère de l'Environnement, des terres et des parcs. Il compte plus de 25 années d'expérience en communications, gestion ponctuelle, relations avec les médias, consultation publique et gestion de l'environnement. M. Stefanson supervise les communications avec les employés, la clientèle, les intervenants et la presse, et a la charge des consultations publiques, des relations publiques et des programmes de relations avec la collectivité.

Capitaine Trafford M. Taylor, vice-président à la direction, Exploitation

Le capitaine Trafford Taylor est entré au service de BC Ferries en 1991 après avoir servi en mer et à terre dans la marine marchande. Depuis qu'il est entré au service de BC Ferries, le capitaine Taylor s'est occupé de la surveillance des essais en mer et de la mise en service de quatre nouveaux navires et a occupé le poste de surintendant maritime pour les services interinsulaires sud. Avant d'accepter son poste actuel le 1^{er} novembre 2003, il a été vice-président, Services interinsulaires et nordiques.

Comités du conseil

Le conseil d'administration de BC Ferries a créé un comité de vérification et des finances, un comité de régie d'entreprise et un comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

Comité de vérification et des finances

Le conseil d'administration a créé le comité de vérification et des finances pour l'aider à s'acquitter de ses responsabilités de surveillance. Il se compose de Douglas Allen, Sandy Fulton, John Henderson, Maureen Macarenko et Graham Wilson (président). Ce comité est chargé :

- d'examiner les rapports financiers et autres informations financières que BC Ferries communique à ses actionnaires;

- d'examiner les budgets d'exploitation et d'immobilisations annuels, les modifications qui y sont apportées et les modalités de tout financement projeté;
- de surveiller l'intégrité des procédés d'information financière et du système de contrôles internes qu'ont établis la direction et le conseil d'administration;
- de surveiller la gestion des principaux risques pouvant avoir une incidence sur l'information financière de BC Ferries; et
- d'examiner et d'approuver le plan, les méthodes, les résultats et l'exécution de la vérification des vérificateurs externes indépendants et du service de vérification interne de BC Ferries tout en offrant une voie de communication entre les vérificateurs externes, les vérificateurs internes, la direction et le conseil d'administration.

Le comité de vérification et des finances est habilité à mener les enquêtes nécessaires à l'exécution de ses responsabilités, et a un accès direct aux vérificateurs externes, ainsi qu'à toute personne de l'organisation. Il est habilité à retenir, aux frais de BC Ferries, les services de conseillers ou d'experts spéciaux, notamment en droit ou en comptabilité, qu'il juge nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Comité de régie d'entreprise

Le comité de régie d'entreprise, qui fait également office de comité des ressources humaines, est chargé d'aider le conseil à l'égard des questions suivantes :

- examiner les politiques et pratiques du conseil;
- veiller à ce que le conseil soit toujours en mesure de s'acquitter de son mandat législatif; et
- mettre en œuvre un contrôle préalable efficace de l'exploitation de BC Ferries.

Le comité se compose de Douglas Allen (président), Marilyn Baker, Thomas Harris et Graham Wilson.

Comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement

Le comité de la sécurité, de la santé et de l'environnement est chargé d'aider le conseil à l'égard des questions suivantes :

- exercer un contrôle préalable de l'exploitation de BC Ferries quant à la sécurité, à la santé et à l'environnement;
- soulever et examiner des questions relatives aux politiques et pratiques de BC Ferries en matière de sécurité, de santé et d'environnement et faire des recommandations au besoin; et
- surveiller la conformité à la réglementation gouvernementale et à l'engagement d'excellence de BC Ferries à l'égard de ces questions.

Le comité se compose de Sandy Fulton, Maureen Macarenko et Raymond Whitehead (président).

Administrateurs de BCFA

La *Coastal Ferry Act* prévoit que BCFA doit être régie par un conseil de neuf membres composé de sept membres nommés par le conseil d'administration de BCFA et deux membres nommés par le Lieutenant-gouverneur en conseil, sur la recommandation de la province. Deux administrateurs sont nommés par BCFA à sa discrétion, tandis que les autres administrateurs sont nommés à partir d'une liste de trois à cinq candidats provenant de chacune des quatre régions côtières désignées (quatre membres) et du syndicat de BC Ferries (un membre). Aux termes de la *Coastal Ferry Act*, le conseil d'administration doit se composer d'administrateurs qui ont une expérience dans le domaine des transports, de la finance, du tourisme et du travail, à l'exclusion de représentants élus, d'employés de BC Ferries (sauf son chef de la direction) ou d'employés d'une entité qui désigne un administrateur. À l'expiration des mandats actuels, les administrateurs exécuteront des mandats décalés de trois ans. Les administrateurs ne pourront exécuter plus de deux mandats consécutifs. Aux termes de l'article 4 de la *Coastal Ferry Act*, les personnes qui étaient, immédiatement avant l'entrée en vigueur de la *Coastal Ferry Act*, les administrateurs de BCFC sont devenues les premiers administrateurs de BCFA.

À l'heure actuelle, le conseil d'administration de BCFA se compose des mêmes membres que celui de BC Ferries. Aucune disposition n'exige que le conseil d'administration de BC Ferries calque celui de BCFA ou vice versa. Tous les administrateurs actuels de BCFA ont été nommés en vertu de la *Coastal Ferry Act* à compter du 1^{er} avril 2004 pour des mandats allant de un à trois ans.

RÉMUNÉRATION DE LA DIRECTION

Rémunération

Le tableau suivant donne des renseignements, pour les périodes indiquées, sur la rémunération versée à chacune des personnes qui ont occupé le poste de chef de la direction au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2004 et aux quatre autres membres de la haute direction les mieux rémunérés de BC Ferries (collectivement, les « membres de la haute direction désignés ») pour l'exercice terminé le 31 mars 2004.

Nom et poste principal	Année	Rémunération annuelle			Toutes les autres formes de rémunération \$ ⁽³⁾
		Salaire \$	Primes ⁽¹⁾ \$	Autre forme de rémunération annuelle \$ ⁽²⁾	
David L. Hahn Président et chef de la direction ⁽⁴⁾	2004	304 680	—	—	11 792
	2003	—	—	—	—
	2002	—	—	—	—
Douglas Allen Ancien président et chef de la direction ⁽⁵⁾	2004	55 244	—	—	—
	2003	177 147	—	—	—
	2002	—	—	—	—
Robert P. Clarke Vice-président à la direction, Finances et chef des finances	2004	139 240	—	—	15 790
	2003	128 433	20 069	—	15 712
	2002	118 280	16 961	—	15 631
Michael J. Corrigan Vice-président à la direction, Expansion des affaires ⁽⁶⁾	2004	150 000	—	—	13 284
	2003	12 240	—	—	79
	2002	—	—	—	—
Capitaine Trafford M. Taylor Vice-président à la direction, Exploitation ⁽⁷⁾	2004	133 669	—	—	15 748
	2003	94 625	—	—	14 083
	2002	88 090	—	—	13 147
Capitaine David J. M. Marshall Vice-président, Services continentaux et planification de l'exploitation	2004	129 948	—	—	15 719
	2003	126 945	18 192	—	15 699
	2002	115 730	17 050	—	15 612

- 1) Les primes pour l'exercice terminé le 31 mars 2004 n'ont pas encore été calculées.
- 2) La valeur du total des avantages accessoires et autres avantages personnels annuels pour chacun des membres de la haute direction désignés n'excédant pas le moindre entre 50 000 \$ et 10 % du total du salaire et de la prime annuels, elle n'est pas déclarée aux présentes.
- 3) Les montants indiqués dans ces colonnes comprennent les facteurs d'équivalence et les primes d'assurance-vie.
- 4) M. Hahn a été nommé président et chef de la direction le 5 mai 2003.
- 5) M. Allen a occupé le poste de président et chef de la direction aux termes d'un contrat entre le 16 octobre 2002 et le 5 mai 2003. Le montant du contrat indiqué représente l'entière rémunération versée à l'égard de M. Allen agissant à titre de président et chef de la direction.
- 6) M. Corrigan a été nommé vice-président à la direction, Expansion des affaires le 1^{er} mars 2003.
- 7) Le capitaine Trafford M. Taylor a pris en charge le poste de vice-président à la direction, Exploitation le 1^{er} novembre 2003.

Régime de retraite à prestations déterminées

Chacun des membres de la haute direction désignés, sauf M. Allen, et tous les autres salariés de BC Ferries participent au régime de retraite de la fonction publique (Public Service Pension Plan), un régime de retraite à prestations déterminées contributif multientreprises établi par la province pour les employés de la fonction publique

et de certaines sociétés, organisations, institutions et autres entreprises d'État approuvées par le conseil des fiduciaires du régime. Les prestations du régime sont déterminées par une formule fondée sur la moyenne des cinq meilleures années de gains ouvrant à pension dans la fonction publique et les années de service, et sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada. Les augmentations des prestations de pension sont fonction de l'augmentation annuelle de l'indice des prix à la consommation et sont subordonnées à la disponibilité de fonds dans le compte de rajustement au titre de l'inflation.

Les employeurs et les employés participants sont tenus de faire des cotisations au régime en fonction des gains ouvrant droit à pension de l'employé participant. Les prestations de pension en excédent des limites de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) pour les régimes de pension agréés sont versées au moyen du compte de prestations complémentaires.

Le tableau suivant indique les prestations de pension annuelles normales globales payables aux employés participants aux termes du régime à l'âge de 65 ans, en supposant que le maximum des gains ouvrant droit à pension de l'année aux termes du Régime de pensions du Canada sera à l'avenir le même qu'en 2004.

Rémunération	Années de service				
	15	20	25	30	35
100 000 \$	30 000 \$	40 000 \$	50 000 \$	60 000 \$	70 000 \$
125 000 \$	37 500 \$	50 000 \$	62 500 \$	75 000 \$	87 500 \$
150 000 \$	45 000 \$	60 000 \$	75 000 \$	90 000 \$	105 000 \$
175 000 \$	52 500 \$	70 000 \$	87 500 \$	105 000 \$	122 500 \$
200 000 \$	60 000 \$	80 000 \$	100 000 \$	120 000 \$	140 000 \$
225 000 \$	67 500 \$	90 000 \$	112 500 \$	135 000 \$	157 000 \$
250 000 \$	75 000 \$	100 000 \$	125 000 \$	150 000 \$	175 000 \$
300 000 \$	90 000 \$	120 000 \$	150 000 \$	180 000 \$	210 000 \$
350 000 \$	105 000 \$	140 000 \$	175 000 \$	210 000 \$	245 000 \$
400 000 \$	120 000 \$	160 000 \$	200 000 \$	240 000 \$	280 000 \$
450 000 \$	135 000 \$	180 000 \$	225 000 \$	270 000 \$	315 000 \$
500 000 \$	150 000 \$	200 000 \$	250 000 \$	300 000 \$	350 000 \$

Le tableau suivant donne pour les membres de la haute direction désignés, sauf M. Allen, les années complètes estimatives de service décomptées réel dans le régime, à leur âge normal de la retraite (65 ans), plafonné à 35 années de service ouvrant droit à pension et fondé sur la rémunération au 31 mars 2004, et les prestations de pension annuelles totales estimatives à l'âge normal de la retraite :

Nom	Années de service décomptées	Prestation de pension
Robert P. Clarke	32	96 000 \$
Michael J. Corrigan	23	63 900 \$
David L. Hahn	13	85 800 \$
David J. M. Marshall	19	49 400 \$
Trafford M. Taylor	16	48 000 \$

Contrats de travail

MM. Hahn, Clarke, Corrigan, Taylor et Marshall ont chacun conclu un contrat de travail avec BC Ferries qui prévoit un salaire de base annuel actuel (335 000 \$ dans le cas de M. Hahn, 150 000 \$ dans le cas de MM. Clarke, Corrigan et Taylor, et 129 948 \$ dans le cas de M. Marshall), une prime annuelle fondée sur leur rendement et la

réalisation d'objectifs généraux (jusqu'à concurrence de 50 % du salaire de base dans le cas de M. Hahn et de 35 % du salaire de base dans le cas de MM. Clarke, Corrigan, Taylor et Marshall) et des prestations, notamment de pension et de maladie. De plus, M. Hahn a droit à un paiement correspondant à 12 mois de salaire de base s'il est mis fin à son emploi dans les trois premières années de service et à 18 mois de salaire de base par la suite.

M. Allen a offert ses services aux termes d'un contrat entre le 16 octobre 2002 et le 15 mai 2003 (après le 5 mai 2003, en qualité de conseiller du chef de la direction) et a touché une rémunération globale de 55 244 \$ au cours de l'exercice 2003-2004. Il n'a touché aucune prime ou autre prestation ou avantage ni n'a participé au régime de retraite de la fonction publique. Ce montant du contrat représente l'entière rémunération versée à l'égard de M. Allen agissant à titre de président et chef de la direction.

Rémunération des administrateurs

Le président du conseil a droit à des honoraires annuels de 75 000 \$ et tous les autres administrateurs ont droit à des honoraires annuels de 16 500 \$. Les administrateurs ont également droit à des jetons de présence de 1 000 \$ pour chaque réunion du conseil ou d'un comité à laquelle ils assistent (500 \$ pour les réunions téléphoniques pouvant atteindre deux heures), y compris les réunions du conseil ou des comités du conseil d'une filiale de BC Ferries, étant entendu que les administrateurs ne peuvent toucher qu'un jeton de présence par jour dans le cas où plusieurs réunions seraient tenues le même jour. De plus, le président du comité de vérification et des finances et le vice-président du conseil d'administration ont droit à des honoraires annuels additionnels de 10 000 \$. Les présidents des autres comités du conseil ont droit à des honoraires annuels additionnels de 5 000 \$ et les membres des comités du conseil ont droit à des honoraires annuels additionnels de 3 000 \$. Tous les administrateurs sont remboursés des frais de déplacement raisonnables qu'ils engagent pour assister aux réunions du conseil ou d'un comité, et des frais raisonnables qu'ils engagent pour le compte de BC Ferries. Les administrateurs qui sont des dirigeants ou des employés de BC Ferries ne touchent aucune rémunération ni aucun jeton de présence. Les administrateurs qui sont président du conseil, vice-président du conseil, président d'un comité du conseil ou membre d'un comité du conseil à la fois de BC Ferries et de BCFA, n'ont droit qu'aux honoraires d'un seul de ces postes cumulés. De plus, les administrateurs et leur conjoint ont droit à des laissez-passer de traversier pour leur usage personnel.

Au cours de l'exercice 2003-04, les administrateurs ont reçu des honoraires et des jetons de présence pour assister aux réunions prévues du conseil et de comités du conseil. Outre ces honoraires et jetons de présence, certains administrateurs ont touché une rémunération supplémentaire pour des activités liées au conseil, notamment mené des entrevues pour les postes de chef de la direction et de secrétaire de la société, examiné la planification stratégique, représenté BC Ferries dans des fonctions publiques, rencontré la direction et effectué des voyages d'affaires pour le compte de BC Ferries. Ces administrateurs ont touché la rémunération suivante : Douglas Allen, 10 875 \$; Elizabeth Harrison, 4 500 \$; Thomas Harris, 3 000 \$; Maureen Macarenko, 7 500 \$; Raymond Whitehead, 5 250 \$; Graham Wilson, 2 250 \$.

PRÊTS AUX ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

Au 31 mars 2004, BC Ferries n'avait consenti aucun prêt à ses administrateurs ou dirigeants ou à des personnes avec lesquelles ils ont respectivement des liens.

CAPITAL-ACTIONS ET CAPITAL D'EMPRUNT

Capital-actions

Le capital-actions autorisé de BC Ferries consiste en 1 000 000 d'actions ordinaires de catégorie A sans valeur nominale (les « actions de catégorie A »), une action ordinaire de catégorie B sans valeur nominale (l'« action de catégorie B ») et 80 000 actions privilégiées de catégorie C d'une valeur nominale de 1 000 \$ l'action (les « actions privilégiées »).

Actions ordinaires

Chaque action de catégorie A et action de catégorie B (collectivement, les « actions ordinaires ») habilite son porteur à recevoir un avis de convocation, à assister et à exercer une voix aux assemblées des actionnaires de BC Ferries. Les actions ordinaires ne donnent pas droit à des dividendes, à moins que le conseil d'administration de

BC Ferries n'en déclare sur les fonds légalement réservés à des fins de dividendes, après le versement du dividende en espèces privilégié payable aux porteurs d'actions privilégiées. En cas de liquidation ou de dissolution volontaire ou forcée de BC Ferries, ou d'un autre partage de son actif, les porteurs d'actions ordinaires ont droit à leur quote-part de l'actif de BC Ferries, sous réserve de la distribution privilégiée aux porteurs d'actions privilégiées.

BCFA détient actuellement l'unique action de catégorie B autorisée. Aucune action de catégorie A n'est actuellement émise et en circulation. Les actions de catégorie A ne peuvent être émises qu'à la conversion d'actions privilégiées conformément à leurs modalités.

Actions privilégiées

Les actions privilégiées n'habilitent pas leurs porteurs à recevoir un avis de convocation, à assister ou à voter aux assemblées des actionnaires de BC Ferries, sauf disposition contraire de la législation. Les porteurs d'actions privilégiées ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes sous réserve de leur déclaration, au taux de 8 % par année. Les dividendes, s'ils sont déclarés, seront payables annuellement. Les porteurs d'actions privilégiées n'auront droit à aucun autre dividende que le dividende cumulatif fixe.

On compte actuellement 75 477 actions privilégiées émises et en circulation, dont la province est propriétaire exclusive. Tant que des actions privilégiées seront émises et en circulation, BC Ferries ne peut, sans l'approbation des porteurs d'actions privilégiées i) modifier ses documents constitutifs, ii) déclarer ou verser des dividendes sur quelque autre catégorie d'actions, iii) racheter, acheter ou autrement rembourser des actions de quelque autre catégorie, iv) émettre des actions supplémentaires de quelque catégorie ou des titres permettant d'acquérir, par voie d'échange ou de conversion, des actions de quelque autre catégorie que des actions de catégorie A à la conversion des actions privilégiées, v) prendre quelque mesure en vue de sa liquidation ou dissolution ou vi) vendre, louer ou autrement aliéner la totalité ou quasi-totalité de ses biens ou éléments d'actif.

Les actions privilégiées peuvent, au gré de leurs porteurs, être converties au pair en actions de catégorie A si BCFA, en tant que propriétaire inscrit et véritable de l'action de catégorie B émise et en circulation, vend, cède ou aliène autrement l'action de catégorie B, ou quelque participation véritable dans l'action de catégorie B.

Débeture provinciale

Dans le cadre de la restructuration de BCFC dont BC Ferries est issue, BC Ferries a émis une débeture d'un capital de 427,7 millions de dollars à la province. La débeture porte intérêt payable semestriellement à terme échu et vient à échéance le 1^{er} avril 2006. La date d'échéance d'une tranche du capital, sous réserve de certaines conditions, peut être reportée jusqu'au 1^{er} avril 2008. Le taux d'intérêt s'élève actuellement à 5,18 % par année et peut être rajusté dans certaines conditions. La débeture est garantie par des hypothèques publiées grevant les navires de BC Ferries, une hypothèque publiable grevant le domaine à bail aux termes des baux des terminaux et une sûreté générale grevant l'ensemble des biens meubles de BC Ferries.

Le capital en cours aux termes de la débeture peut être remboursé par anticipation en totalité ou en partie au gré de BC Ferries sans prime ni pénalité. BC Ferries entend affecter la totalité du produit net du présent placement, sauf la somme nécessaire à la capitalisation du fonds de réserve du service de la dette, de même qu'une tranche du produit de la facilité de crédit, au remboursement intégral du capital et de l'intérêt couru de la débeture, sur quoi les biens seront libérés de la sûreté que détient la province. Voir « Emploi du produit ».

STRUCTURE DU CAPITAL CONSOLIDÉ

Le tableau suivant présente la structure du capital consolidé de BC Ferries au 31 mars 2004 sur une base réelle et rajustée pour refléter la vente des obligations de série 04-1 offertes dans le cadre du présent prospectus, la création d'une dette aux termes de la facilité de crédit et l'application du produit net estimatif, tel qu'il est décrit dans la rubrique « Emploi du produit ». Le tableau doit être lu à la lumière des rubriques « Rapport de gestion », « Capital-actions et capital d'emprunt » ainsi que des états financiers consolidés et des notes y afférentes figurant ailleurs dans le présent prospectus.

	En cours ou en circulation au 31 mars 2004	En cours ou en circulation au 31 mars 2004, compte tenu de l'incidence du placement
	(en milliers)	
Dette à long terme		
Facilité de crédit ¹⁾	— \$	200 000 \$
Débiteure 5,18 % échéant le 1 ^{er} avril 2006	427 701	—
Obligations émises dans le cadre du présent prospectus	—	250 000
Total de la dette à long terme	<u>427 701</u>	<u>450 000</u>
Capitaux propres		
Capital-actions		
Actions ordinaires	1	1
Actions privilégiées	75 477	75 477
Bénéfices non répartis	<u>21 947</u>	<u>21 947</u>
Total des capitaux propres	97 425	97 425
Total de la structure du capital	<u>525 126 \$</u>	<u>547 425 \$</u>

1) Un montant total de 355 millions de dollars est disponible en trois tranches. Se reporter à la rubrique « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit ».

COUVERTURE PRO FORMA DES INTÉRÊTS

La couverture des intérêts présentée ci-dessous a été préparée et est incluse dans le présent prospectus conformément aux exigences en matière de divulgation des lois sur les valeurs mobilières canadiennes applicables; elle a été calculée sur une base pro forma compte tenu de l'émission des obligations de série 04-1, de la création d'une dette aux termes de la facilité de crédit, et du remboursement de la débenture 5,18 % détenue par la province.

La charge annuelle d'intérêts sur la dette à long terme de BC Ferries (calculée à l'aide des taux d'intérêt applicables) pour les douze mois terminés le 31 mars 2004 s'est élevée à 20,6 millions de dollars. Le bénéfice de BC Ferries avant la déduction des intérêts sur la dette à long terme et des impôts sur les bénéfices pour les douze mois terminés le 31 mars 2004 s'est élevé à 50,7 millions de dollars et à 2,5 fois la charge annuelle d'intérêts pour les douze mois terminés le 31 mars 2004.

RAPPORT DE GESTION

La rubrique qui suit contient une analyse de la situation financière consolidée et des résultats d'exploitation de BC Ferries. Le présent rapport doit être lu à la lumière des états financiers consolidés et des notes y afférentes figurant ailleurs dans le présent prospectus et des renseignements présentés dans l'ensemble de celui-ci. À moins d'indication contraire, tous les renseignements financiers reflétés aux présentes sont exprimés en dollars canadiens et sont établis en fonction des principes comptables généralement reconnus du Canada.

Aperçu

BC Ferries est l'un des plus importants exploitants de traversiers au monde. Les produits d'exploitation consolidés et le bénéfice net de BC Ferries pour l'exercice terminé le 31 mars 2004 se sont élevés respectivement à

533,7 millions de dollars et à 28,0 millions de dollars. Au 31 mars 2004, BC Ferries exploitait des immobilisations d'une valeur de 551,5 millions de dollars composées principalement de navires et de terminaux.

BC Ferries touche une prime pour services de traversier aux termes du contrat de services de traversier conclu avec la province. En contrepartie de cette prime, la société offre des niveaux de services de traversier convenus par les deux parties sur des routes précises et elle administre certaines mesures d'ordre social au nom de la province. Dans le cadre de la restructuration de BC Ferries en 2003, la subvention provinciale pour carburant reçue par BC Ferries au cours des années précédentes a été éliminée le 2 avril 2003.

Aux termes d'un contrat conclu entre les gouvernements provincial et fédéral, la province reçoit une subvention pour financer la prestation de services de traversier, de fret côtier et de transport de passagers dans les eaux de la Colombie-Britannique. Cette subvention est versée à BC Ferries par l'entremise de la province. La subvention annuelle est rajustée en fonction de l'indice des prix à la consommation à Vancouver.

Le 2 avril 2003, la société BC Ferries est devenue assujettie à la TPS. Étant auparavant une société d'État de la province, BC Ferries n'a jamais fait l'objet d'une cotisation ni n'a payé de TPS. Étant donné que l'activité principale de BC Ferries est la prestation de services de traversier pour passagers et véhicules, fourniture exonérée en vertu de la *Loi sur la taxe d'assise*, la capacité de la société d'obtenir des crédits de taxe sur les intrants est réduite. La TPS non recouvrable s'est élevée à 8,5 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 mars 2004.

En mars 2000, le gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi que la société devancière de BC Ferries ont déterminé que les trois traversiers PacifiCat à grande vitesse construits au cours des années précédentes n'étaient pas rentables ni opérationnellement prêts pour la prestation des services prévus et qu'ils devraient être vendus. Les navires ont été vendus en mars 2003 dans le cadre d'une vente aux enchères pour une perte de 53,1 millions de dollars. Cette perte s'ajoute aux réductions de valeur constatées en 1999, 2000 et 2002 totalisant 328 millions de dollars.

DPMI exploite des installations de carénage et d'entretien à Richmond, en Colombie-Britannique. La société est exploitée comme une filiale depuis le 1^{er} juillet 2003. Les résultats de l'exercice terminé le 31 mars 2004 reflètent les frais supplémentaires engagés lors du passage de la société du statut d'unité d'exploitation à celui d'entité juridique indépendante.

Dans l'ensemble, les charges d'exploitation, d'entretien et d'administration ont augmenté par rapport à celles des exercices précédents. Les principaux facteurs ayant contribué à la variation des charges d'exploitation sont : le coût de la main-d'œuvre, le coût du carburant et l'ajout d'une charge au titre de la TPS. La hausse des charges d'entretien reflète l'engagement de la société par rapport à la sécurité, les besoins liés à une flotte vétuste et les exigences d'exploitation dans un environnement réglementé. Les principaux facteurs ayant causé une hausse des charges d'administration sont le coût de la main-d'œuvre (y compris les indemnités de licenciement) et l'élaboration de nouvelles initiatives d'affaires. La direction continue de surveiller les charges d'administration afin de maintenir l'efficacité.

Le tableau suivant présente les principaux renseignements financiers consolidés de BC Ferries pour chaque exercice indiqué.

	Exercices terminés les 31 mars		
	2004	2003	2002
	(en milliers)		
Produits			
Péages	323 023 \$	315 618 \$	305 710 \$
Prime pour services de traversier	105 806	—	—
Entente de subvention fédérale/provinciale	23 975	23 377	22 953
Ventes au détail	63 206	61 762	60 374
Autres produits	17 721	14 866	12 329
Subvention à caractère fiscal pour carburant	—	74 243	71 706
Total des produits	533 731	489 866	473 072
Charges			
Exploitation, entretien et administration	411 046	397 759	384 846
Coût des marchandises vendues au détail	23 298	22 046	22 479
Amortissement	47 355	44 050	46 056
Total des charges	481 699	463 855	453 381
Bénéfice d'exploitation	52 032	26 011	19 691
Gain de change	190	150	176
Intérêts débiteurs	(22 672)	(1 364)	(1 757)
Perte à la cession d'actifs et réduction de la valeur d'immobilisations	(1 565)	(412)	(732)
Bénéfice avant les éléments ci-dessous	27 985	24 385	17 378
Perte à la cession de traversiers à grande vitesse	—	(53 107)	—
Provision pour réduction de la valeur de traversiers à grande vitesse	—	—	(40 000)
Bénéfice net (perte)	27 985 \$	(28 722)\$	(22 622)\$

BC Ferries est d'avis que l'examen de ses résultats d'exploitation est plus judicieux si on analyse la variation des composantes de son bénéfice d'exploitation.

La variation du bénéfice d'exploitation de BC Ferries d'une période à l'autre est essentiellement attribuable à la variation des éléments suivants :

- les produits tirés des péages;
- la prime pour services de traversier reçue de la province;
- la subvention à caractère fiscal pour carburant reçue de la province;
- les produits tirés des ventes au détail;
- la subvention fédérale/provinciale reçue;
- les produits tirés des autres secteurs;
- les charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux;
- les frais liés au carburant;
- les autres charges d'exploitation;
- le coût des marchandises vendues au détail;
- l'amortissement.

Résultats d'exploitation

Comparaison de l'exercice terminé le 31 mars 2004 à l'exercice terminé le 31 mars 2003

Bénéfice d'exploitation

Le bénéfice d'exploitation pour l'exercice 2003-2004 s'est élevé à 52,0 millions de dollars contre 26,0 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. La hausse de 26,0 millions de dollars du bénéfice d'exploitation résulte des facteurs suivants :

	<u>(en millions de dollars)</u>
Augmentation des produits tirés des péages	7,4
Prime pour services de traversier, premier exercice	105,8
Élimination de la subvention à caractère fiscal pour carburant	(74,2)
Augmentation des produits tirés des ventes au détail	1,4
Augmentation de la subvention fédérale/provinciale	0,6
Augmentation des produits tirés des autres secteurs	2,9
Diminution des charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux	3,0
Augmentation des frais liés au carburant	(4,0)
Augmentation des frais liés à d'autres charges d'exploitation	(12,3)
Augmentation du coût des marchandises vendues au détail	(1,3)
Hausse de l'amortissement	(3,3)
Augmentation du bénéfice d'exploitation	<u>26,0</u>

Augmentation des produits tirés des péages

Les produits tirés des péages pour l'exercice 2003-2004 se sont élevés à 323,0 millions de dollars, contre 315,6 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. La hausse des produits tirés des péages est principalement attribuable à l'augmentation de 3,8 % des tarifs entrée en vigueur en décembre 2002. L'achalandage sur les routes principales a été inférieur à celui des exercices précédents, reflétant l'incidence de la guerre en Irak et de l'épidémie du SRAS sur le secteur du tourisme en Colombie-Britannique. Ces réductions de 1,2 % pour les véhicules et de 2,5 % pour les passagers n'ont pas été aussi importantes que les répercussions de ces événements sur l'ensemble du secteur du tourisme de la Colombie-Britannique. L'achalandage a également souffert de questions de main-d'œuvre qui ont entraîné des interruptions de service pendant cinq jours en décembre 2003, y compris un arrêt de travail complet de trois jours.

Prime pour services de traversier, premier exercice

Une prime pour services de traversier de 105,8 millions de dollars a été reçue pour l'exercice 2003-2004. Le contrat de services de traversier côtier est entré en vigueur au début de l'exercice 2003-2004.

Élimination de la subvention à caractère fiscal pour carburant

La subvention provinciale à caractère fiscal pour carburant reçue au cours des exercices précédents a été éliminée le 2 avril 2003.

Augmentation des produits tirés des ventes au détail

Les produits tirés des ventes au détail et des services de restauration pour l'exercice 2003-2004 se sont élevés à 63,2 millions de dollars, contre 61,8 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. Les dépenses moyennes par passager ont augmenté de 3,5 % par rapport à celles de l'exercice 2002-2003, alors que la marge bénéficiaire sur la nourriture et les ventes au détail par passager a augmenté de 1,6 % par rapport à celle de l'exercice précédent.

Augmentation de la subvention fédérale/provinciale

Aux termes d'un contrat conclu entre les gouvernements fédéral et provincial, la province reçoit une subvention pour financer la prestation de services de traversier, de fret côtier et de transport de passagers dans les eaux de la Colombie-Britannique. Cette subvention est versée à BC Ferries par la province. Pour l'exercice 2003-2004, la subvention reçue s'est élevée à 24,0 millions de dollars. Le paiement est rajusté chaque année en fonction de l'indice des prix à la consommation à Vancouver.

Augmentation des produits tirés des autres secteurs

Les autres produits pour l'exercice 2003-2004 se sont élevés à 17,7 millions de dollars, contre 14,8 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. Cette variation est essentiellement attribuable à la hausse du volume des réservations, découlant principalement de la possibilité, depuis la première fois en juillet 2003, de faire des réservations pour les véhicules de tourisme pour la route Horseshoe Bay—Langdale et la route Swartz Bay-Tsawwassen.

Diminution des charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux

Au cours de l'exercice 2003-2004, les charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux ont diminué de 3,0 millions de dollars par rapport à celles de l'exercice 2002-2003. Cette diminution résulte principalement d'une baisse globale de 1,7 million de dollars de la rémunération et des avantages sociaux, essentiellement attribuable aux exigences moindres en termes d'effectif et de temps supplémentaire, et d'une diminution de 2,4 millions de dollars des charges à payer au titre des demandes d'indemnisation des accidentés du travail en raison d'ajustements d'évaluation qui ont eu lieu à l'exercice précédent. Ces diminutions ont été contrebalancées par la hausse du coût de divers avantages.

Augmentation des frais liés au carburant

Le coût du carburant a augmenté de 4,0 millions de dollars au cours de l'exercice 2003-2004 par rapport à celui de l'exercice 2002-2003. De cette augmentation, une tranche de 3,4 millions de dollars résulte de la hausse des prix du carburant, déduction faite des opérations de couverture, et une tranche de 2,0 millions de dollars résulte de la TPS irrécouvrable (qui n'était pas à payer au cours de l'exercice 2002-2003). L'augmentation a été contrebalancée en partie par une réduction de la consommation du carburant de l'ordre de 2,5 millions de litres, ce qui représente 1,0 million de dollars. Des économies supplémentaires ont été obtenues grâce à la négociation de rabais auprès des fournisseurs.

Augmentation des frais liés à d'autres charges d'exploitation

Les frais liés à d'autres charges d'exploitation ont augmenté de 12,3 millions de dollars au cours de l'exercice 2003-2004, par rapport à ceux de l'exercice 2002-2003. Cette augmentation comprend une tranche de 4,7 millions de dollars pour des travaux imprévus de réparation et d'entretien sur les navires, une tranche de 1,9 million de dollars relativement à une initiative de la société visant l'acquisition de nouveaux uniformes pour les employés, une tranche de 1,6 million de dollars liée au coût des impôts fonciers qui ont résulté du passage de BC Ferries à une méthode d'imposition fondée sur les avis de cotisation et une tranche de 6,5 millions de dollars qui est attribuable à la TPS non recouvrable. Cette hausse a été contrebalancée par une baisse de 2,0 millions de dollars des frais d'assurance.

Augmentation du coût des marchandises vendues au détail

Le coût des marchandises vendues au détail a augmenté de 1,3 million de dollars au cours de l'exercice 2003-2004 par rapport à celui de l'exercice 2002-2003. L'augmentation est attribuable à la hausse des ventes de nourriture et des ventes au détail.

Augmentation de l'amortissement

L'amortissement a augmenté de 3,3 millions de dollars pour l'exercice 2003-2004 par rapport à celui de l'exercice 2002-2003. Cette hausse est attribuable à la révision de la durée de vie utile des actifs qui doivent être remplacés par des projets prévus d'amélioration des navires et des terminaux.

Intérêts débiteurs

Pour l'exercice 2003-2004, les intérêts débiteurs comprennent une somme de 22,1 millions de dollars d'intérêts à verser sur la débeture de 427,7 millions de dollars détenue par la province. Cette débeture a été émise le 2 avril 2003.

Pertes à la cession d'actifs

Au cours de l'exercice 2003-2004, les pertes sur cessions se composent d'un montant de 1,7 million de dollars attribuable au remplacement des travaux de modernisation de la section passagers du Queen of Cowichan 1997 par le projet actuel de modernisation de mi-vie, et d'un montant de 0,7 million de dollars en raison d'études de rentabilisation annulées. Ces pertes ont été réduites par un gain de 1 million de dollars attribuable à la cession, par la filiale en propriété exclusive de BC Ferries, Catamaran Ferries International Inc., de son usine de construction de traversiers à grande vitesse, sa dernière immobilisation.

Bénéfice net (perte)

Pour l'exercice 2003-2004, le bénéfice net s'est élevé à 28,0 millions de dollars contre une perte de 28,7 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003.

Comparaison de l'exercice terminé le 31 mars 2003 à l'exercice terminé le 31 mars 2002

Bénéfice d'exploitation

Le bénéfice d'exploitation de l'exercice 2002-2003 s'est élevé à 26,0 millions de dollars contre 19,7 millions de dollars pour l'exercice 2001-2002. La hausse de 6,3 millions de dollars du bénéfice d'exploitation résultait des facteurs suivants :

	<u>(en millions de dollars)</u>
Augmentation des produits tirés des péages	9,9
Augmentation de la subvention à caractère fiscal pour carburant	2,5
Augmentation des produits tirés des ventes au détail	1,4
Augmentation de la subvention fédérale/provinciale	0,5
Augmentation des produits tirés des autres secteurs	2,5
Augmentation des charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux	(6,5)
Diminution des frais liés au carburant	2,2
Augmentation des frais liés à d'autres charges d'exploitation	(8,6)
Diminution du coût des marchandises vendues au détail	0,4
Diminution de l'amortissement	2,0
Augmentation du bénéfice d'exploitation	<u>6,3</u>

Augmentation des produits tirés des péages

Pour l'exercice 2002-2003, les produits tirés des péages se sont chiffrés à 315,6 millions de dollars, contre 305,7 millions de dollars pour l'exercice 2001-2002. Cette augmentation reflète la hausse de 2,9 % des péages reçus de passagers et la hausse de 3,5 % des péages pour des véhicules. Une tranche de 6,1 millions de dollars du total de l'augmentation des produits tirés des péages est attribuable à la hausse de l'achalandage et une tranche de 3,8 millions de dollars est attribuable à une hausse de 3,8 % des tarifs entrée en vigueur en décembre 2002. Au cours de l'exercice 2002-2003, le nombre de véhicules transportés a totalisé 8,3 millions tandis que le nombre de passagers s'est établi à 21,6 millions (hausse annuelle respective de 2,7 % et de 1,8 %).

Augmentation de la subvention à caractère fiscal pour carburant

Une subvention à caractère fiscal pour carburant de 0,0125 \$/litre reçue de la province a donné lieu à des produits de 74,2 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003, contre 71,7 millions de dollars pour l'exercice 2001-2002. La hausse est attribuable à l'accroissement de la consommation de carburant au cours de l'exercice.

Augmentation des produits tirés des ventes au détail

Les produits tirés de services de restauration et des ventes au détail ont augmenté pour se chiffrer à 61,8 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003, une hausse de 1,4 million de dollars par rapport à ceux de l'exercice 2001-2002. Plus de 70 % des produits tirés des ventes au détail proviennent des services de restauration, le solde provenant des ventes des boutiques de cadeaux et des contrats pour jeux vidéos et distributeurs automatiques. La croissance des produits tirés des ventes au détail reflète l'incidence de la hausse de 2,5 % du prix de la nourriture et des boissons qui a eu lieu le 1^{er} mai 2002, ainsi que la hausse du nombre de passagers.

Augmentation de la subvention fédérale/provinciale

BC Ferries a touché une somme de 23,4 millions de dollars au cours de l'exercice 2002-2003 aux termes d'une entente entre les gouvernements fédéral et provincial pour la prestation de services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique. Le paiement est indexé chaque année sur l'indice des prix à la consommation à Vancouver. Les paiements reçus au cours de l'exercice 2001-2002 totalisaient 23,0 millions de dollars.

Augmentation des produits tirés des autres secteurs

Les autres produits ont augmenté pour se chiffrer à 14,8 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003, soit une hausse de 2,5 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice 2001-2002. Plus de 70 % des autres produits ont été tirés des services de réservation et de stationnement, le solde étant attribuable aux billets d'embarquement garanti et aux frais relatifs aux droits de commercialisation. La croissance des autres produits résulte principalement de la hausse des volumes des réservations, qui a donné lieu à une augmentation de 1,8 million de dollars des autres produits. L'accroissement des autres produits est également attribuable à la hausse des recettes tirées d'un nouveau stationnement de 460 places au terminal Horseshoe Bay.

Augmentation des charges relatives à la rémunération et aux avantages sociaux

La rémunération et les avantages sociaux ont augmenté de 6,5 millions de dollars pour se chiffrer à 248,1 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. Cette hausse est principalement attribuable à des augmentations des avantages sociaux, notamment des évaluations pour le Workers' Compensation Board (la commission des accidents du travail), la hausse des primes d'invalidité de longue durée et du régime de soins médicaux, ainsi qu'à une augmentation de 2 % des salaires entrée en vigueur en novembre 2001 et de 1,8 % entrée en vigueur en novembre 2002. D'autres augmentations pour l'exercice 2002-2003 sont attribuables à des frais ponctuels liés à des mesures de réorganisation.

Diminution des frais liés au carburant

Le coût total du carburant a diminué de 2,2 millions de dollars pour se chiffrer à 45,9 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. Au cours de l'exercice 2002-2003, le prix moyen du carburant a grimpé de 7,6 %, alors que la consommation a diminué de 1,2 % (1,6 million de litres). L'élimination des traversiers à grande vitesse constitue la principale raison de la diminution dans la consommation de carburant. Le programme de couverture de carburant a donné lieu à un gain de 3,5 millions de dollars, permettant ainsi d'atténuer l'incidence de la hausse des prix du carburant.

Augmentation des frais liés à d'autres charges d'exploitation

Les frais liés à d'autres charges d'exploitation ont augmenté de 8,6 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003 par rapport à celui de 2001-2002. La hausse est largement attribuable aux activités de carénage et d'entretien de navires, ainsi qu'aux activités de transition et de révision des services de base.

Diminution du coût des marchandises vendues au détail

Le coût des marchandises vendues au détail a diminué de 0,4 million de dollars pour l'exercice 2002-2003. Cette diminution est attribuable à une réduction du coût des produits de restauration vendus et à l'amélioration de la gestion des produits à bord des navires.

Diminution de l'amortissement

L'amortissement a diminué de 2,0 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003. Cette diminution reflète l'amortissement accéléré constaté au cours de l'exercice 2001-2002 en raison du reclassement d'éléments d'actif.

Intérêts débiteurs

Les intérêts débiteurs pour l'exercice 2002-2003 comprennent les intérêts versés sur les contrats de location-acquisition liés aux traversiers Queen of Surrey et Queen of Oak Bay. De plus amples détails sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition se trouvent dans les notes afférentes aux états financiers consolidés compris ailleurs dans le présent prospectus.

Pertes à la cession d'actifs

Les trois traversiers à grande vitesse et le matériel connexe ont été vendus le 24 mars 2003 dans le cadre d'une vente aux enchères internationale sans mise à prix pour un produit de 17,2 millions de dollars, déduction faite des commissions de vente aux enchères, ce qui a donné lieu à une perte de 53,1 millions de dollars à la cession d'actifs destinés à la revente au cours de l'exercice 2002-2003.

Bénéfice net (perte)

Pour l'exercice 2002-2003, la perte de BC Ferries s'est élevée à 28,7 millions de dollars. Compte non tenu de la perte liée à la cession des traversiers à grande vitesse, le bénéfice net pour l'exercice 2002-2003 se serait élevé à 24,4 millions de dollars. Ces résultats se comparent à un bénéfice net (avant la provision pour réduction de la valeur des traversiers à grande vitesse) de 17,4 millions de dollars constaté à l'exercice 2001-2002.

Liquidités et ressources en capital

À ce jour, BC Ferries a financé ses activités et sa croissance à partir des flux de trésorerie tirés de l'exploitation, des subventions gouvernementales, du financement bancaire et de prêts consentis par la province. BC Ferries estime que des actions ordinaires ne constituent pas une source éventuelle de capital et elle n'a aucune intention d'offrir des actions au public ou à d'autres investisseurs.

Les dépenses en immobilisations se sont élevées à 59,7 millions de dollars à l'exercice 2003-2004 et à 58,2 millions de dollars à l'exercice 2002-2003. La plupart de ces dépenses en immobilisations étaient liées à des améliorations au terminal de Horseshoe Bay et à des travaux de modernisation de mi-vie sur le traversier Queen of Coquitlam. Des investissements importants dans des systèmes de comptabilité, d'entretien et de ressources humaines ont également été entrepris au cours des deux dernières années. Au cours des dix prochaines années, des dépenses en immobilisations d'environ 1,9 milliard de dollars sont prévues pour remplacer les navires vieillissants et moderniser les terminaux. Environ 75 % de ces dépenses seront associées à l'acquisition de nouveaux navires, à la modernisation de navires et au remplacement de pièces. Le solde sera affecté à des terminaux et à d'autres projets.

En échange du transfert de la propriété de tous les terminaux de traversiers de l'ancienne British Columbia Ferry Corporation à la BCTFA au moment de la restructuration de l'entreprise, BC Ferries s'est vue reconnaître le paiement anticipé de loyers aux termes des baux des terminaux signés avec la BCTFA. Les baux accordent à BC Ferries l'accès exclusif aux terminaux de traversiers et le droit de les utiliser pour une période de 60 ans à compter du 1^{er} avril 2003. Les baux sont renouvelables pour une période supplémentaire de 20 ans à un coût total de 20 \$ par bail si le contrat de services de traversier côtier est renouvelé. BC Ferries doit gérer, entretenir et aménager les terminaux à ses frais.

Au 31 mars 2004, BC Ferries avait des espèces et des placements à court terme de 17,9 millions de dollars, par rapport à 14,6 millions de dollars au 31 mars 2003 et à 17,5 millions de dollars au 31 mars 2002.

Pour l'exercice 2003-2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont élevés à 69,5 millions de dollars, contre 73,8 millions de dollars pour l'exercice 2002-2003, essentiellement en raison de la hausse du bénéfice d'exploitation qui a été neutralisée par la hausse de l'amortissement et la variation des éléments hors caisse du fonds de roulement principalement en raison de changements aux sommes à verser aux employés et aux crédettes. Les flux

de trésorerie liés aux activités d'exploitation pour l'exercice 2002-2003 se sont élevés à 73,8 millions de dollars, contre 66,8 millions de dollars pour l'exercice 2001-2002.

BC Ferries estime que les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation seront suffisants pour financer environ la moitié des dépenses en immobilisations au cours des dix prochaines années, alors que la deuxième moitié sera financée grâce à des emprunts.

Parallèlement à l'émission d'obligations de série 04-1, BC Ferries établira une facilité de crédit auprès d'un consortium de banques canadiennes qui est destinée à être utilisée dans le cadre du programme des marchés des capitaux. Aux termes de la facilité de crédit, BC Ferries bénéficiera d'une facilité d'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant maximum de 77,5 millions de dollars d'une durée de un an, et d'une facilité prorogeable renouvelable de trois ans d'un montant maximum de 77,5 millions de dollars. Les facilités de crédit renouvelable seront utilisées à des fins générales par la société. Une facilité à terme relais d'un montant maximum de 250 millions de dollars sera utilisée pour rembourser, en partie, ses obligations envers la province. Se reporter à la rubrique « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit ».

Estimations comptables critiques

Obligations au titre des demandes d'indemnisation des accidentés du travail

Les états financiers de BC Ferries comprennent une estimation de la charge à payer au titre des demandes d'indemnisation des employés, découlant du système de couverture appelé « deposit class coverage system » de la Worker's Compensation Board ou « WCB » (commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique), système auquel BCFC participait avant le 31 mars 2003.

La WCB a fourni à BCFC une évaluation actuarielle des demandes non réglées qui devaient être payées relativement à des incidents qui ont eu lieu le 31 mars 2003 ou avant cette date. Cette estimation est comprise dans le calcul des obligations reportées au titre des avantages sociaux futurs et elle est reflétée dans les états financiers de BC Ferries pour l'exercice terminé le 31 mars 2003. BCFC a également engagé son propre actuaire pour estimer les demandes non réglées; l'estimation de ce dernier se chiffre à 3,5 millions de dollars en deçà de celle de la WCB, principalement en raison d'un rajustement apporté à l'évaluation de la WCB pour refléter les statistiques à plus long terme du gouvernement provincial. Si le montant résultant de l'évaluation actuarielle inférieure avait été comptabilisé, la perte, le déficit et les obligations reportées au titre des avantages sociaux pour l'exercice terminé le 31 mars 2003 auraient été de 3,5 millions de dollars de moins que le chiffre qui est actuellement reflété dans les états financiers.

Régime de retraite de la fonction publique

Les employés de BCFC, à titre d'employés admissibles d'une société d'État, étaient membres du Régime de retraite de la fonction publique (Public Service Pension Plan) (le « Régime »), régime à prestations déterminées interentreprise. Le 2 avril 2003, BCFC a été convertie d'une société d'État à une société indépendante, constituée en vertu de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique). En février 2004, BC Ferries et BCFMWU ont fait une demande conjointe officielle pour tous les employés de BC Ferries afin qu'ils puissent continuer de participer au Régime. En mars 2004, le Public Service Pension Board of Trustees a décidé de maintenir le Régime pour BC Ferries et ses employés.

Le Régime est exonéré des exigences prévues en vertu de la loi intitulée *Pension Benefits Standards Act* (Colombie-Britannique) selon lesquelles la méthode de solvabilité doit être utilisée conjointement avec le principe de la continuité d'exploitation à des fins d'évaluation. De ce fait, le Régime est à l'heure actuelle évalué uniquement selon le principe de la continuité d'exploitation. La plus récente évaluation du Régime, réalisée au 31 mars 2002, indique un surplus de 546 millions de dollars dans le compte de base.

Autres estimations

La préparation d'états financiers conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs et des passifs et sur les informations relatives aux actifs et passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Changements futurs de conventions comptables

Opérations de couverture

L'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») a publié la note d'orientation concernant la comptabilité 13, Relations de couverture (la « note »), qui entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2003. La note aborde les questions de l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture, aux fins de l'application de la comptabilité de couverture. Elle traite également de la cessation des relations de couverture.

En avril 2003, l'ICCA a approuvé certaines révisions à la note. Aux termes de la nouvelle note, BC Ferries est tenue de documenter ses opérations de couverture et de démontrer explicitement que les couvertures sont suffisamment efficaces pour continuer d'appliquer la comptabilité d'exercice aux positions couvertes par des instruments dérivés. L'incidence sur le bénéfice net de l'adoption de cette note sera négligeable.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

L'ICCA a approuvé une nouvelle norme comptable concernant les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, norme qui vient remplacer les lignes directrices actuelles sur les frais futurs d'enlèvement. La nouvelle norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2004. Elle exige la constatation d'une obligation à sa juste valeur pour toute obligation juridique afférente à la mise hors service d'une immobilisation corporelle lorsque l'obligation découle de l'acquisition, de la construction, de la mise en valeur ou de l'exploitation normale de l'actif. Le coût correspondant de mise hors service d'une immobilisation doit être ajouté à la valeur comptable de l'actif connexe et porté en charges de façon systématique et rationnelle. Bien que l'incidence complète sur BC Ferries de l'adoption de cette norme n'ait pas encore été déterminée, BC Ferries est d'avis que l'incidence sur le bénéfice net sera négligeable.

PROGRAMME DES MARCHÉS DES CAPITAUX

BC Ferries financera certains de ses besoins financiers courants au moyen de capitaux d'emprunt. De concert avec ses conseillers financiers, BC Ferries a conçu un programme de financement parfois appelé dans le présent prospectus « programme des marchés des capitaux ». Ce programme englobe un programme permanent qui permet l'harmonisation d'une variété de titres de créance et d'emprunts d'entreprise ayant égalité de rang, y compris des créances bancaires à terme, des marges de crédit bancaires renouvelables, des titres de créance émis dans le cadre de placements publics et privés, des programmes de papier commercial, des billets à moyen terme, des swaps de taux d'intérêt et de devises et d'autres instruments de couverture.

BC Ferries et Société de fiducie Computershare du Canada, en qualité de fiduciaire (le « fiduciaire »), concluront une convention de fiducie-cadre en date du 19 mai 2004 (la « convention de fiducie ») qui crée une sûreté commune et un ensemble d'engagements communs de BC Ferries au profit de l'ensemble de ses prêteurs dans le cadre du programme des marchés des capitaux. Les obligations seront émises aux termes de conventions de fiducie complémentaires (« conventions de fiducie complémentaires ») à la convention de fiducie, soit en tant qu'obligations négociables (« obligations négociables »), pour attester directement la dette de BC Ferries envers le porteur de ces obligations, ou par voie d'obligations transportées en gage (« obligations transportées en gage »), devant être détenues par le porteur en garantie de la dette précisée dans la mise en gage. Il est prévu que les titres de créance émis dans le cadre d'un placement public ou d'un placement privé prendront la forme d'obligations négociables, tandis que l'ensemble des autres dettes de BC Ferries aux termes du programme des marchés des capitaux, y compris la dette bancaire décrite ci-après à la rubrique « Facilité de crédit » et le papier commercial, seront garanties par des obligations transportées en gage. Les modalités propres à chaque série d'obligations seront énoncées dans la convention de fiducie complémentaire autorisant la série.

Les termes utilisés dans la présente section et qui ne sont par ailleurs pas définis s'entendent au sens qui leur est attribué à la rubrique « — Définitions » ci-après.

Convention de fiducie

Le texte qui suit résume les dispositions de la sûreté principale et des engagements contenus dans la convention de fiducie et est donné entièrement sous réserve de la convention de fiducie. Par souci de la clarté, cet aperçu résume certaines dispositions complexes de la convention de fiducie et omet des descriptions de bon nombre de dispositions que l'on peut considérer usuelles. Pour une description complète des obligations de BC Ferries et des droits des porteurs d'obligations aux termes de la convention de fiducie, les épargnants éventuels devraient se reporter à la convention de fiducie et à la convention de fiducie complémentaire autorisant les obligations de série 04-1 dont on peut consulter des exemplaires au siège social de BC Ferries pendant les heures normales de bureau au cours de la durée du placement des obligations de série 04-1 offertes aux présentes.

Nature des obligations émises et garanties

La convention de fiducie autorise l'émission de différentes séries (chacune une « série ») d'obligations (aux fins de référence, chacune une « obligation »). Les obligations peuvent être émises en tant qu'obligations négociables qui attestent des emprunts directs par BC Ferries ou en tant qu'obligations transportées en gage qui seront mises en gage en garantie des emprunts bancaires, des obligations aux termes de lettres de crédit, du papier commercial et des obligations aux termes d'instruments dérivés, comme des contrats de couverture des risques de fluctuation des taux d'intérêt et des risques de change. Chaque série d'obligations sera garantie aux termes d'une convention de fiducie et aura égalité de rang avec toutes les autres séries d'obligations émises aux termes de celle-ci (sous réserve des fonds d'amortissement et des comptes de réserve créés pour une série particulière). Chaque série d'obligations sera créée par la signature et la remise d'une convention de fiducie complémentaire. La convention de fiducie prévoira que les modalités principales rattachées à chaque série d'obligations seront fixées dans la convention de fiducie complémentaire correspondante. Les principales modalités de chaque série d'obligations peuvent comprendre les modalités suivantes propres à cette série :

- a) le capital de la série;
- b) les taux d'intérêt fixes ou variables ou décotes, y compris les dates d'accumulation et de versement de l'intérêt;
- c) la monnaie des obligations ou du paiement;
- d) la teneur de l'obligation, y compris les droits de prolongation, de remboursement par anticipation, de rachat et de modification des taux, et les exigences d'amortissement;
- e) des engagements et cas de défaut supplémentaires;
- f) les caractéristiques et procédures de rachat, d'offre, de rachat au gré de l'émetteur et de remboursement anticipé;
- g) les exigences pour la création de certains fonds (y compris un fonds d'amortissement ou une série de comptes de réserve pour cette série) ou la capitalisation de fonds;
- h) les modalités de la vente des obligations de la série;
- i) la désignation de ces obligations en tant qu'obligations négociables ou obligations transportées en gage;
- j) les exigences de vote spécial applicables aux obligations de cette série;
- k) les restrictions quant à l'emploi du produit de l'émission des obligations de cette série; et
- l) la forme de l'instrument (titre nominatif ou inscription en compte).

À moins que les modalités d'une convention de fiducie complémentaire ne l'interdisent, tous les produits des emprunts garantis aux termes de la convention de fiducie seront affectés au financement ou au refinancement de la dette existante de BC Ferries, à la constitution de réserves ou à d'autres fins liées ou accessoires aux activités qu'exerce BC Ferries à l'occasion, notamment l'activité de traversier et l'activité de base.

Droit d'achat de la province

La convention de fiducie confère à la province le droit d'acheter, à tout moment et à son gré moyennant un avis écrit, non moins que la totalité des obligations en circulation à un prix correspondant au prix de rachat de chaque série d'obligations prévu dans la convention de fiducie complémentaire autorisant cette série d'obligations.

Critère relatif à une dette supplémentaire

Le montant global des emprunts pouvant être garantis aux termes de la convention de fiducie est illimité. Toutefois, à l'exception des emprunts permis, BC Ferries ne sera autorisée à émettre une dette supplémentaire (qu'elle soit ou non garantie aux termes de la convention de fiducie) que si le fiduciaire obtient d'un haut dirigeant de BC Ferries une attestation quant aux points suivants à titre de preuve du respect par BC Ferries du critère relatif à cette dette supplémentaire (le « critère relatif à une dette supplémentaire ») :

- a) aucun défaut ni cas de défaut n'existe actuellement ni ne devrait exister immédiatement après l'émission de cette dette supplémentaire;
- b) le ratio de couverture du service de la dette, est d'au moins 1,5:1 et, compte tenu de la dette supplémentaire et de l'emploi du produit tiré de celle-ci (à l'égard de ce produit, compte tenu uniquement du BAIIAL tiré de l'emploi de ce produit que BC Ferries estime raisonnablement durable), serait d'au moins 1,5:1;
- c) les sommes détenues dans le fonds de réserve du service de la dette et tout fonds d'amortissement (compte tenu des dépôts devant être faits à la date d'émission de cette dette supplémentaire) correspondent au moins au montant qui doit être maintenu dans le fonds de réserve du service de la dette ou ce fonds d'amortissement;
- d) cette dette supplémentaire n'a pas priorité de rang par rapport aux obligations déjà émises; et
- e) le ratio de levier financier, compte tenu de la dette supplémentaire et de l'emploi du produit tiré de celle-ci n'excéderait pas :
 - i) si les actions ordinaires de BC Ferries appartiennent en propriété exclusive à BCFA, à la province ou à une société d'État :
 - A) avant le 1^{er} avril 2006, 90 %;
 - B) à compter du 1^{er} avril 2006, 85 %; ou
 - ii) si les actions ordinaires de BC Ferries n'appartiennent pas en propriété exclusive à BCFA, à la province ou à une société d'État, 75 %.

Le critère relatif à une dette supplémentaire ne s'applique pas à l'émission d'une dette subordonnée. BC Ferries peut émettre une dette subordonnée uniquement si :

- a) immédiatement après l'émission de cette dette subordonnée, le capital global de la totalité de la dette subordonnée alors en cours serait inférieur à 5 % de la valeur comptable nette des immobilisations de BC Ferries et de ses filiales désignées; ou
- b) dans tout autre cas, au moins deux agences de notation ont confirmé que l'émission de cette dette subordonnée n'a pas d'effet défavorable sur la notation.

Sûreté

À titre de sûreté pour les obligations de BC Ferries aux termes de la convention de fiducie (la « sûreté »), le fiduciaire obtient :

- a) une hypothèque et charge de premier rang publiée grevant les navires appartenant à BC Ferries ou à une filiale désignée;
- b) une hypothèque et charge de premier rang grevant les baux des terminaux de traversier, laquelle ne sera pas publiée, sauf s'il se produit et se poursuit un défaut ou un cas de défaut et qu'une demande des porteurs d'obligations enjoint au fiduciaire de le faire;
- c) une sûreté réelle et charge grevant la totalité des biens meubles actuels et futurs de BC Ferries ou d'une filiale désignée, y compris, notamment :
 - i) la totalité des débiteurs et sources de revenu;
 - ii) la totalité des éléments d'actif détenus dans le fonds de réserve du service de la dette et un fonds d'amortissement, y compris, notamment la totalité des investissements permis qui y sont déposés; et
 - iii) la totalité des contrats importants et autres contrats; et

- d) une charge flottante grevant la totalité des droits et titres actuels et futurs de BC Ferries ou d'une filiale désignée sur l'ensemble des biens immeubles et biens meubles non grevés par la sûreté décrite ci-dessus possédés actuellement ou acquis ultérieurement.

Chaque filiale désignée fournit un cautionnement des obligations de BC Ferries aux termes de la convention de fiducie et accorde une sûreté tel qu'il est décrit ci-dessus.

Fonds de réserve du service de la dette

La convention de fiducie exige que BC Ferries crée un fonds distinct désigné « fonds de réserve du service de la dette », se composant de comptes de réserve de série pour chaque série d'obligations négociables d'une durée de un an ou plus et, si la convention de fiducie complémentaire pertinente le prévoit, d'obligations transportées en gage, dans lesquelles BC Ferries fait déposer un montant correspondant à au moins six mois de service de la dette prévisionnel ou tout montant plus élevé pouvant être précisé dans la convention de fiducie complémentaire autorisant cette série d'obligations. Les fonds dans le fonds de réserve du service de la dette doivent être investis dans des investissements permis ou détenus en espèces ou quasi-espèces; il est entendu, toutefois, que des lettres de crédit irrévocables de banques dûment notées peuvent tenir lieu d'espèces dans le fonds de réserve du service de la dette.

BC Ferries est tenue de capitaliser chaque compte de réserve de série au moins des montants indiqués dans la convention de fiducie et dans la convention de fiducie complémentaire autorisant la série d'obligations applicable au moment de l'émission de cette série d'obligations. Les fonds dans un compte de réserve de série serviront à payer le capital, l'intérêt et les autres montants payables à l'égard de la série d'obligations applicable à la demande de BC Ferries ou dans la mesure où ces paiements n'ont pas été faits à l'échéance. Dans la mesure où des fonds ne sont par ailleurs pas disponibles aux fins des paiements du service de la dette à l'égard d'une série d'obligations négociables, BC Ferries peut utiliser les fonds dans le compte de réserve de série aux fins du service de la dette de cette série d'obligations négociables. Le cas échéant, BC Ferries renfloue le fonds de réserve du service de la dette le plus rapidement possible et avant de faire une dépense discrétionnaire, et dans tous les cas au plus tard à l'expiration de la période de 12 mois qui commence à la date du premier retrait que BC Ferries effectue sur le compte de réserve de série. Dès que le fonds de réserve du service de la dette est entièrement renfloué, cette période de grâce de 12 mois recommence à compter du prochain retrait d'un compte de réserve de série. BC Ferries est tenue de renflouer le fonds de réserve du service de la dette comme suit :

- a) le montant qui doit être redéposé dans chacun des comptes de réserve de série visés correspond aux fonds retirés aux fins du paiement des sommes exigibles à l'égard de la série d'obligations négociables applicable, majoré du dépôt dans un compte de fiducie auprès du fiduciaire d'un montant égal à la tranche des obligations relatives aux intérêt brutes et du montant de réduction du capital total de toutes les séries d'obligations négociables qui aurait été exigible si sa date de paiement correspondait à la date du dépôt et que ces obligations relatives aux intérêt brutes et le montant de réduction du capital total couraient quotidiennement, à la condition que ce montant qui est égal aux obligations relatives aux intérêt brutes et au montant de réduction du capital total de toutes les séries d'obligations négociables puisse être affecté au paiement du service de la dette à l'égard des d'obligations négociables sans autre obligation de renflouer le compte de fiducie à l'égard de ce paiement et ne soit pas un montant additionnel qui doit être conservé dans le fonds de réserve du service de la dette;
- b) le fonds de réserve du service de la dette est considéré renfloué à la date à laquelle tous les comptes de réserve de série dans lesquels des fonds ont été retirés sont intégralement capitalisés et le compte de fiducie pour le service de la dette a été provisionné tel que requis, et lorsque aucun retrait n'a réduit subséquentement les montants dans ces comptes; et
- c) sans que BC Ferries ne soit dégagée de son obligation de renflouer le fonds de réserve du service de la dette le plus rapidement possible, BC Ferries doit, en priorité sur tous les autres comptes de réserve de série en déficit, renflouer le compte de réserve de série ou les comptes de réserve de série qui, par rapport à tous les autres comptes de réserve de série, présentent le plus important déficit à renflouer de temps à autre, lorsque ce déficit est calculé (sur une base continue et pour chaque dépôt à un compte de réserve de série) en tant que pourcentage correspondant au quotient obtenu de la division du montant devant être redéposé dans chaque compte de réserve de série (ce montant ne devant pas excéder, à ces fins, le montant correspondant à 12 mois du service de la dette prévisionnel pour la série d'obligations négociables à laquelle se rapporte ce compte de réserve de série) par le montant correspondant au solde qui doit être conservé dans ce compte de réserve de série (ce montant ne devant pas excéder, à cette fin, un montant correspondant à 12 mois du

service de la dette prévisionnel pour la série d'obligations négociables à laquelle se rapporte ce compte de réserve de série); étant entendu que :

- i) lorsque des comptes de réserve de série ont le même déficit le plus élevé, ou qu'aucun compte de réserve de série n'a un déficit plus élevé qu'un autre compte de réserve de série qui doit être renfloué, tous ces comptes de réserve de série doivent être proportionnellement renfloués; et
- ii) lorsqu'il n'y a aucun compte de réserve de série à l'égard duquel le montant qui doit être redéposé est inférieur ou égal à 12 mois du service de la dette prévisionnel pour la série d'obligations négociables à laquelle se rapporte ce compte de réserve de série, le déficit susmentionné est calculé en tant que pourcentage correspondant au quotient obtenu par la division du montant qui doit être redéposé dans chaque compte de réserve de série par le montant correspondant au solde qui doit être conservé dans ce compte de réserve de série.

Des fonds supplémentaires, des comptes dans des fonds ou des montants supplémentaires devant être déposés dans des fonds ou des comptes peuvent être requis aux termes de conventions de fiducie complémentaires qui prescriront leur affectation et s'ils doivent être séparés ou déposés en fiducie.

Obligations

Obligations de faire

Outre les obligations précises prévues dans les conventions de fiducie complémentaires, BC Ferries s'engage aux termes de la convention de fiducie :

- a) à payer ou à faire payer le capital, l'intérêt et les autres sommes, le cas échéant, exigibles à l'égard de la totalité des obligations conformément à leurs modalités en temps opportun;
- b) à tenir des livres et registres et des comptes adéquats conformément aux principes comptables généralement reconnus et à veiller à ce que chaque filiale désignée le fasse;
- c) à maintenir sa personnalité morale et celle de chaque filiale désignée (une filiale désignée pouvant toutefois être dissoute ou fusionnée avec BC Ferries ou une autre filiale désignée);
- d) à respecter à tous égards importants la législation applicable et à veiller à ce que chaque filiale désignée le fasse;
- e) à payer les taxes et impôts et à veiller à ce que chaque filiale désignée le fasse;
- f) à respecter à tous égards importants les contrats importants; et
- g) à exercer l'activité de traversier directement ou par l'intermédiaire d'une filiale désignée et à n'exercer toute autre activité que l'activité de base qu'indirectement par l'intermédiaire d'une personne qui n'est pas une filiale désignée (sous réserve de son droit de s'engager par contrat avec des tiers pour exercer toute partie de l'activité de traversier).

Obligations de ne pas faire

Outre les obligations précises prévues dans les conventions de fiducie complémentaires, BC Ferries et ses filiales désignées s'engagent aux termes de la convention de fiducie :

- a) *Clause pari passu.* À ne pas créer, contracter, prendre en charge ni tolérer l'existence d'une charge grevant l'entreprise, les biens ou les éléments d'actif de BC Ferries ou d'une filiale désignée, à l'exception des charges permises (ce qui comprend les contrats de location-acquisition et les obligations sur prix d'achat);
- b) *Restriction quant aux dispositions.* À ne pas vendre, louer, concéder sous licence ou autrement aliéner des éléments d'actif à toute autre entité que BC Ferries ou une filiale désignée, sauf :
 - i) les stocks ou autres éléments d'actif similaires aliénés dans le cours normal de l'activité;
 - ii) des éléments d'actif dont le produit de la vente est réinvesti dans l'activité de base ou l'activité de traversier (pour peu que BC Ferries respecte à tous égards importants les dispositions du contrat de services de traversier) dans les 12 mois de l'aliénation;

- iii) des immobilisations obsolètes aliénées à leur juste valeur marchande ou vendues à la province aux termes de l'option d'achat prévue dans le contrat de services de traversier;
 - iv) les dispositions d'éléments d'actif à leur juste valeur marchande ou à la province aux termes d'une option ou d'un droit d'achat de navire prévu dans le contrat de services de traversier sauf dans les circonstances prévues à l'alinéa v) ci-après, à la condition :
 - A) que BC Ferries respecte le critère relatif une dette supplémentaire pour un montant correspondant au produit de la disposition; ou
 - B) que le produit net de la disposition serve à rembourser par anticipation les emprunts en cours dans les 12 mois de la disposition (ce remboursement par anticipation devant être effectué moyennant un remboursement anticipé, un rachat ou une offre d'achat);
 - v) la disposition de la totalité ou quasi-totalité des navires à la levée de l'option d'achat par la province prévue dans le contrat de services de traversier par suite d'un cas de défaut aux termes du contrat de services de traversier, à la condition que le produit de la vente soit affecté par BC Ferries au rachat, au prorata, de la totalité des obligations négociables (ou, lorsque les conditions de la convention de fiducie complémentaire autorisant une série d'obligations négociables le prescrivent, à financer une offre d'achat, au prorata, des obligations négociables de cette série plutôt que le rachat des obligations négociables de cette série) et, si la convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations transportées en gage le prévoit, des obligations transportées en gage de cette série; ou
 - vi) la disposition d'éléments d'actif par ailleurs non permise jusqu'à concurrence d'un montant global au cours d'une période de 12 mois de 3 % de la valeur comptable nette des immobilisations de BC Ferries et de ses filiales désignées;
- c) *Restriction quant à la disposition d'installations portuaires de traversier principales.* À ne pas volontairement vendre, louer, concéder sous licence ou autrement aliéner son intérêt à bail dans les installations portuaires de traversier principales sauf pour les intérêts suivants qui peuvent être accordés à l'égard des installations portuaires de traversier :
- i) les sous-locations ou concessions de licence aux conditions usuelles d'une opération effectuée sans lien de dépendance et de bonne foi que pourrait conclure occasionnellement un propriétaire prudent de biens immeubles analogues;
 - ii) les dispositions de parties des installations portuaires de traversier principales ou les concessions de charges que ferait un propriétaire prudent, dans la mesure où cette disposition ou charge n'est pas raisonnablement susceptible d'avoir un effet défavorable important sur la validité ou l'opposabilité de la sûreté quant au reste des biens en garantie ou l'utilité des installations portuaires de traversier principales pour ses besoins;
 - iii) le rajustement de périmètres conformément aux modalités du bail de terminal de traversier applicable;
 - iv) l'échange d'un bien immeuble contre un bien immeuble de même nature, fonction, accès et utilité et d'une juste valeur marchande sensiblement comparable, à la condition que BC Ferries soit en mesure de respecter ses obligations aux termes du contrat de services de traversier; ou
 - v) l'acquisition ou la disposition de droits accessoires à ces intérêts à bail;
- d) *Restriction quant à la modification de contrats importants.* À ne pas modifier ou supprimer une disposition importante d'un contrat important ou y renoncer sauf si, après la prise d'effet d'une telle modification ou d'une renonciation ou d'une suppression, les modifications dans leur ensemble ne sont pas raisonnablement susceptibles d'avoir un effet défavorable important sur l'intérêt des porteurs d'obligations ou la sûreté ou la capacité de BC Ferries d'exercer l'activité de traversier, et dans tous les cas à ne pas modifier le contrat de services de traversier dans le but de réduire le montant payable à BC Ferries aux termes de l'option d'achat de navires prévue dans ce contrat;

- e) *Restrictions quant aux distributions.* À ne pas faire des distributions (y compris des paiements à l'égard des dettes subordonnées) sauf :
- i) si le fonds de réserve du service de la dette est entièrement capitalisé;
 - ii) si aucun défaut ni cas de défaut ne s'est produit ni ne se poursuit;
 - iii) si, au moment de la distribution, les actions ordinaires de BC Ferries appartiennent exclusivement à BCFA :
 - A) pour la période de 12 mois terminée le trimestre terminé le plus récent à l'égard duquel des états financiers ont été publiés par BC Ferries ou approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries, le ratio de couverture du service de la dette est de 1,3:1 ou supérieur et le ratio de levier financier n'excède pas 90 % à la fin de ce trimestre (si la distribution est faite avant le 1^{er} avril 2006) ou 85 % à la fin de ce trimestre (si la distribution est faite à compter du 1^{er} avril 2006); et
 - B) pour la période de 12 mois commençant à la date qui suit le trimestre terminé le plus récent à l'égard duquel des états financiers ont été publiés par BC Ferries ou approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries, compte tenu de la distribution, le ratio de couverture du service de la dette prévisionnel pour cette période est de 1,3:1 ou supérieur et le ratio de levier financier n'excèdera pas 90 % pour cette période (si la distribution est faite avant le 1^{er} avril 2006) ou 85 % pour cette période (si la distribution est faite à compter du 1^{er} avril 2006); et
 - iv) si au moment de la distribution, les actions ordinaires de BC Ferries n'appartiennent pas exclusivement à BCFA :
 - A) pour la période de 12 mois terminée le trimestre terminé le plus récent à l'égard duquel des états financiers ont été publiés par BC Ferries ou approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries, le ratio de couverture du service de la dette est de 1,5:1 ou supérieur et le ratio de levier financier n'excède pas 75 % à la fin de ce trimestre; et
 - B) pour la période de 12 mois commençant le jour qui suit le trimestre terminé le plus récent à l'égard duquel des états financiers ont été publiés par BC Ferries ou approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries, compte tenu de la distribution, le ratio de couverture du service de la dette prévisionnel pour cette période est de 1,5:1 ou supérieur et le ratio de levier financier n'excèdera pas 75 % pour cette période;
- f) *Restriction quant aux contrats de swap.* À ne pas conclure de contrats de swap ou d'opérations analogues, sauf à des fins de couverture de la dette, de la dette anticipée ou des charges d'exploitation (y compris les exigences relatives au carburant et au change) engagées dans le cours normal des activités;
- g) *Restriction quant aux cautionnements et aux investissements.* À ne pas créer un cautionnement (sauf un cautionnement par une filiale désignée des obligations de BC Ferries aux termes de la convention de fiducie) ou faire un placement dans une autre personne qu'une filiale désignée, sauf :
- i) si au moment de ce cautionnement ou de ce placement, le total de l'ensemble des cautionnements et des placements (y compris le cautionnement ou le placement proposé) effectués en vertu du présent alinéa i) s'élève à moins de 10 % de l'avoir des actionnaires de BC Ferries et de ses filiales désignées sur une base consolidée;
 - ii) si au moment de ce cautionnement ou de ce placement, BC Ferries respecterait les exigences en matière de distribution et que le ratio de levier financier, compte tenu de ce cautionnement ou de ce placement, n'excéderait pas 75 %; ou
 - iii) si avant ce cautionnement ou ce placement, au moins deux agences de notation confirment que le cautionnement ou le placement proposé n'aura pas un effet défavorable sur la notation; et
- h) *Restriction quant à la vente/cession-bail, contrat de location/cession-bail.* À ne pas conclure une opération de vente/cession-bail ou un contrat de location/cession-bail à moins que BC Ferries ne soit en mesure d'engager un montant égal à la dette imputable relative à cette opération de vente/cession-bail ou à ce contrat de location/cession-bail aux termes du critère relatif une dette supplémentaire.

Expropriation

La convention de fiducie prévoit ce qui suit dans le cas d'une expropriation des biens de BC Ferries ou de ses filiales désignées :

- a) en cas d'expropriation de la totalité ou de la quasi-totalité des biens de BC Ferries et de ses filiales désignées, ou de la totalité ou quasi-totalité des biens dont se servent BC Ferries et ses filiales désignées dans l'activité de traversier, le fiduciaire affectera le produit de cette expropriation au rachat, au pro rata, de la totalité des obligations négociables (ou, si les conditions de la convention de fiducie complémentaire autorisant une série d'obligations négociables le prescrivent, au financement d'une offre d'achat des obligations négociables de cette série au lieu du rachat des obligations négociables de cette série) et, si la convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations transportées en gage le prévoit, des obligations transportées en gage de cette série;
- b) en cas d'expropriation (sauf une expropriation décrite à l'alinéa a)) des biens dont se servent BC Ferries et ses filiales désignées dans l'activité de traversier et dont la valeur comptable totale dépasse de 25 % la valeur comptable de l'activité de traversier, ou en cas d'expropriation d'un navire principal ou d'une installation portuaire principale le produit de cette expropriation doit être réinvesti dans l'activité de traversier dans la mesure où ce réinvestissement est nécessaire pour que BC Ferries respecte le contrat de services de traversier, et BC Ferries peut à son gré réinvestir le solde restant après ce réinvestissement obligatoire dans l'activité de traversier. Dans la mesure où un produit d'expropriation n'est pas réinvesti dans l'activité de traversier (que ce réinvestissement soit obligatoire ou discrétionnaire) dans les 12 mois après la réception de ce produit :
 - i) si ce produit non réinvesti dépasse 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au rachat, au pro rata, de la totalité des obligations négociables (ou, si les conditions de la convention de fiducie complémentaire autorisant une série d'obligations négociables le prescrivent, au financement d'une offre d'achat, au prorata, des obligations négociables de cette série plutôt qu'au rachat des obligations négociables de cette série) et, si la convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations transportées en gage le prévoit, des obligations transportées en gage de cette série; ou
 - ii) si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier, et que BC Ferries ne serait pas en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au remboursement par anticipation des emprunts en cours au gré de BC Ferries (ce remboursement par anticipation devant être effectué moyennant un remboursement anticipé, un rachat ou une offre d'achat);

il est entendu que BC Ferries ne sera pas tenue d'affecter un produit non réinvesti au rachat d'obligations, au remboursement par anticipation d'emprunts ou à une offre d'achat si au moment où ce rachat, ce remboursement par anticipation ou cette offre d'achat serait par ailleurs nécessaire, le ratio de levier financier est inférieur à 60 % ou si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier et que BC Ferries serait en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti;

- c) en cas d'expropriation (sauf une expropriation décrite aux alinéas a) ou b)) des biens de BC Ferries et de ses filiales désignées, dont la valeur comptable totale est supérieure à 25 % de la valeur comptable de l'activité de base, BC Ferries peut à son gré réinvestir le produit de cette expropriation dans l'activité de base. Dans la mesure où un produit d'expropriation n'est pas réinvesti dans l'activité de base dans les 12 mois après la réception de ce produit :
 - i) si ce produit non réinvesti est supérieur à 10 % de la valeur comptable de l'activité de base, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au rachat, au pro rata, de la totalité des obligations négociables (ou, si les conditions de la convention de fiducie complémentaire autorisant une série d'obligations négociables le prescrivent, au financement d'une offre d'achat, au prorata, des obligations négociables de cette série plutôt qu'au rachat des obligations négociables de cette série) et, si la convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations transportées en gage le prévoit, des obligations transportées en gage de cette série; ou

- ii) si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de base, et que BC Ferries ne serait pas en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au remboursement par anticipation des emprunts en cours au gré de BC Ferries (ce remboursement par anticipation devant être effectué moyennant un remboursement anticipé, un rachat ou une offre d'achat);

il est entendu que BC Ferries ne sera pas tenue d'affecter un produit non réinvesti au rachat d'obligations ou au remboursement par anticipation d'emprunts ou à une offre d'achat si au moment où ce rachat, ce remboursement par anticipation ou cette offre d'achat serait par ailleurs nécessaire, le ratio de levier financier est inférieur à 60 % ou si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de base et que BC Ferries serait en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti.

Assurance

BC Ferries est tenue de souscrire une assurance, y compris une assurance de biens et une assurance de la responsabilité civile — formule générale selon des montants et des modalités usuels pour des exploitations de traversiers de véhicules et de passagers. La convention de fiducie prévoit ce qui suit en cas d'endommagement ou de destruction des biens de BC Ferries ou de ses filiales désignées :

- a) en cas d'endommagement ou de destruction d'un navire principal ou d'une installation portuaire principale, le produit de l'assurance doit être réinvesti dans l'activité de traversier dans la mesure où ce réinvestissement est nécessaire pour que BC Ferries respecte le contrat de services de traversier, et BC Ferries peut, à son gré, réinvestir le solde du produit restant après ce réinvestissement obligatoire dans l'activité de traversier. Dans la mesure où un produit d'assurance n'est pas réinvesti dans l'activité de traversier (que cet investissement soit obligatoire ou discrétionnaire) dans les 12 mois après la réception de ce produit :
 - i) si ce produit non réinvesti est supérieur à 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au rachat, au pro rata, de la totalité des obligations négociables (ou, si les conditions de la convention de fiducie complémentaire autorisant une série d'obligations négociables le prescrivent, au financement d'une offre d'achat, au prorata, des obligations négociables de cette série plutôt qu'au rachat des obligations négociables de cette série) et, si la convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations transportées en gage le prévoit, des obligations transportées en gage de cette série; ou
 - ii) si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier, et que BC Ferries ne serait pas en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti, BC Ferries doit alors affecter le produit non réinvesti au remboursement par anticipation des emprunts en cours au gré de BC Ferries (ce remboursement par anticipation devant être effectué moyennant un remboursement anticipé, un rachat ou une offre d'achat);

il est entendu que BC Ferries ne sera pas tenue d'affecter un produit non réinvesti au rachat d'obligations ou au remboursement par anticipation d'emprunts ou à une offre d'achat si au moment où ce rachat, ce remboursement par anticipation ou cette offre d'achat serait par ailleurs nécessaire, le ratio de levier financier est inférieur à 60 % ou si ce produit non réinvesti est inférieur ou égal à 10 % de la valeur comptable de l'activité de traversier et que BC Ferries serait en mesure de respecter le critère relatif à une dette supplémentaire si elle devait emprunter une somme égale à ce produit non réinvesti;

- b) en cas de tout autre endommagement ou destruction des biens de BC Ferries et de ses filiales désignées, BC Ferries peut recevoir le produit et l'affecter à son gré dans la mesure où elle respecte le contrat de services de traversier.

La convention de fiducie prévoit que le fiduciaire peut souscrire une assurance pour le compte de BC Ferries si BC Ferries omet de le faire.

Cas de défaut

Outre les cas de défaut précis prévus dans une convention de fiducie complémentaire qui s'appliqueront à la série correspondante, les cas suivants constituent des cas de défaut aux termes de la convention de fiducie :

- a) le défaut de payer le capital, l'intérêt, la prime ou un autre montant à l'égard d'une obligation émise aux termes de la convention de fiducie dans les cinq jours ouvrables de la date d'échéance;
- b) la province ou BCTFA remet un avis de défaut à BC Ferries à l'égard du contrat de services de traversier ou d'un bail de terminal de traversier visant une installation portuaire de traversier principale ou la province BctFA remet des avis de défaut à BC Ferries à l'égard de baux de terminaux de traversier visant des installations portuaires de traversier qui représentent globalement 10 % de la valeur comptable nette de tout l'actif représenté par les installations portuaires de traversier ou qui sont exploitées sur des routes qui représentent globalement 10 % des produits d'exploitation directement attribuables de BC Ferries et de ses filiales désignées sur une base consolidée relativement à l'activité de traversier;
- c) le défaut de maintenir le montant prescrit dans le fonds de réserve du service de la dette et ce défaut se poursuit, à l'égard des montants qui doivent être déposés dans le fonds de réserve du service de la dette aux termes de la convention de fiducie, pendant une période de 12 mois ou toute autre période pouvant être précisée pour une série dans la convention de fiducie complémentaire relative à cette série;
- d) si une déclaration ou une garantie de BC Ferries est fautive à tous égards importants et n'est pas corrigée au cours d'une période de 30 jours ou d'un délai plus long que BC Ferries peut demander pour la correction de cette déclaration fautive dans les meilleurs délais;
- e) le défaut de respecter d'autres obligations aux termes de la convention de fiducie et le défaut d'y remédier au cours d'une période de 30 jours ou d'un délai plus long que BC Ferries peut demander pour corriger ce défaut dans les meilleurs délais;
- f) des procédures sont introduites en vue de la dissolution ou liquidation volontaire ou forcée de BC Ferries ou d'une ou de plusieurs filiales désignées (qui sont propriétaires d'un navire principal, locataires aux termes d'un bail de terminal de traversier visant une installation portuaire de traversier principale ou qui représentent 10 % ou plus de l'actif ou des produits d'exploitation de BC Ferries et de ses filiales désignées sur une base consolidée) aux termes d'une loi en matière de faillite ou d'insolvabilité ou en vue de l'interruption de leurs activités, à moins que BC Ferries ou cette ou ces filiales désignées ne contestent de bonne foi activement et diligemment ces procédures et que ces procédures n'aient été suspendues dans les 60 jours;
- g) BC Ferries ou une ou plusieurs filiales désignées (qui sont propriétaires d'un navire principal, locataires aux termes d'un bail de terminal de traversier visant une installation portuaire de traversier principale ou qui représentent 10 % ou plus de l'actif ou des produits d'exploitation de BC Ferries et de ses filiales désignées sur une base consolidée) font une cession au profit de leurs créanciers ou saisissent un tribunal pour la nomination d'un séquestre ou d'un syndic à l'égard d'elles-mêmes ou d'une partie importante de leurs biens, ou introduisent ou acceptent l'introduction d'une procédure en vertu d'une législation en matière de faillite, d'insolvabilité, de réorganisation, d'arrangement et de rééchelonnement de la dette, ou d'une procédure en vue de la nomination d'un séquestre pour elles-mêmes ou une partie importante de leurs biens qui sont importants pour la conduite de leur activité, ou subissent une mise sous séquestre ou une administration fiduciaire pendant une période de 45 jours, ou BC Ferries ou cette ou ces filiales désignées deviennent ou sont déclarées faillies ou incapables de payer leurs dettes à l'échéance;
- h) un défaut de BC Ferries ou d'une filiale désignée de faire un paiement relatif à un emprunt (sauf aux termes de la convention de fiducie) d'un capital d'au moins 10 millions de dollars, que BC Ferries ou cette filiale désignée ne corrige pas dans un délai de grâce applicable relatif à cet emprunt, à moins que ce défaut n'ait été corrigé ou n'ait fait l'objet d'une renonciation dans les dix jours qui suivent l'expiration de cette période de grâce applicable ou dans tous les cas avant la déchéance du terme des obligations aux termes de la convention de fiducie ou un défaut de la part de BC Ferries ou d'une filiale désignée aux termes d'une autre modalité relative à un emprunt d'un capital d'au moins 10 millions de dollars lorsque le prêteur a déclaré la déchéance du terme de cette dette;

- i) une expropriation de la totalité ou quasi-totalité de l'actif de BC Ferries et de ses filiales désignées, ou de la totalité ou quasi-totalité de l'actif dont se servent BC Ferries et ses filiales désignées dans l'activité de traversier; ou
- j) si le porteur d'une dette subordonnée entame des procédures en remboursement de la dette subordonnée conformément à ses modalités.

Recours

À la survenance d'un cas de défaut non corrigé, le fiduciaire peut et doit sur demande des porteurs d'obligations :

- a) déclarer toutes les obligations en cours aux termes de la convention de fiducie immédiatement exigibles et payables; et
- b) réaliser la sûreté ou une partie de celle-ci.

Modification

Sauf tel qu'il est indiqué ci-après, la convention de fiducie et les conventions de fiducie complémentaires peuvent être modifiées par voie de résolution extraordinaire des porteurs d'obligations ou d'un ou de plusieurs instruments écrits signés par les porteurs d'au moins 66 ⅔ % du capital de l'ensemble des obligations en circulation, ou si cette modification ne touche que les conditions d'une ou de plusieurs séries d'obligations, par voie de résolution extraordinaire adoptée par les porteurs de chaque série visée, ou par voie d'un ou de plusieurs instruments écrits signés par les porteurs d'au moins 66 ⅔ % du capital des obligations en circulation de chaque série visée, approuvant les modifications. Au sens de la convention de fiducie, « résolution extraordinaire » s'entend d'une résolution adoptée à une assemblée des porteurs d'obligations dûment convoquée à cette fin et tenue conformément aux dispositions de la convention de fiducie, à au moins 66 ⅔ % des voix exprimées sur cette résolution ou, si une convention de fiducie complémentaire le prévoit, adoptée par les porteurs d'obligations de cette série alors en circulation conformément aux exigences de cette convention de fiducie complémentaire.

Une résolution spéciale est requise pour modifier certains termes définis, certaines sections et dispositions de la convention de fiducie, les pouvoirs pouvant être exercés sur directive écrite d'un porteur d'obligations, la sûreté consentie au fiduciaire par BC Ferries ou l'égalité de rang des obligations. Au sens de la convention de fiducie, « résolution spéciale » s'entend d'une résolution écrite ou adoptée à une assemblée des porteurs d'obligations de toutes les séries visées par l'objet de la résolution et dûment convoquée à cette fin et tenue conformément aux dispositions de la convention de fiducie, et adoptée par les porteurs d'obligations de toutes les séries touchées par l'objet de la résolution représentant au moins 90 % des voix exprimées sur cette résolution, ou si une convention de fiducie complémentaire le prévoit, adoptée par les porteurs d'obligations de cette série alors en circulation conformément aux exigences de cette convention de fiducie complémentaire.

Le quorum à une assemblée des porteurs d'obligations ou d'une série d'obligations sera formé par un ou plusieurs porteurs représentant plus de 50 % du capital de la dette en cours attestée ou garantie par les obligations ou la série d'obligations alors en circulation, présents en personne ou représentés par procuration. Toutefois, si en raison de l'absence d'un quorum, une assemblée des porteurs d'obligations ou d'une série d'obligations est reportée, le quorum à cette assemblée reportée sera formé des porteurs d'obligations ou d'une série d'obligations présents en personne ou par procuration, sans égard à l'exigence de 50 % susmentionnée.

Le fiduciaire peut également consentir, sans le consentement des porteurs d'obligations, à certaines modifications à la convention de fiducie ou aux conventions de fiducie complémentaires qui, de l'avis de conseillers juridiques, ne portent pas atteinte aux intérêts de ces porteurs.

Extinction

La convention de fiducie prévoit que BC Ferries peut déposer auprès du fiduciaire en tant que fonds en fiducie, expressément donnés en garantie et réservés exclusivement pour le bénéfice des porteurs de la totalité des obligations en circulation ou de la totalité des obligations en circulation d'une série en particulier, des fonds ou des obligations non rachetables dans la monnaie de ces obligations et qui sont des obligations émises ou garanties inconditionnellement par le gouvernement central du pays dans la monnaie duquel ces obligations sont libellées et qui offrent, par le paiement à date fixe du capital et de l'intérêt dans le cas des obligations gouvernementales, suffisamment de fonds (et dans la monnaie des obligations visées et au plus tard à la date d'exigibilité d'un paiement

sur les obligations visées, déduction faite des impôts payables sur le revenu ou les gains en capital sur des sommes investies) pour payer et régler à l'échéance le capital de ces obligations et la prime, le cas échéant, et l'intérêt sur celles-ci, et BC Ferries enjoint irrévocablement au fiduciaire d'affecter ces fonds et/ou produits de ces obligations gouvernementales à ces paiements à l'égard de ces obligations. BC Ferries est en outre tenue de remettre un avis de conseillers en fiscalité canadiens et américains selon lequel les porteurs des obligations visées sont assujettis à l'impôt sur le revenu fédéral canadien et américain comme si ce dépôt et cette extinction n'avaient pas eu lieu. En pareil cas, BC Ferries est dégagée de l'ensemble de ses obligations à l'égard des porteurs de ces obligations, et toute sûreté à l'égard de ces obligations (sauf les fonds et les obligations gouvernementales déposées auprès du fiduciaire à des fins d'extinction de ces obligations) est libérée, et les porteurs de ces obligations n'ont plus que le droit de recevoir, de ce fonds en fiducie établi à des fins d'extinction de ces obligations, les paiements du capital de ces obligations, et de la prime, le cas échéant, et de l'intérêt sur celles-ci à l'échéance.

Définitions

Certains termes définis utilisés dans la convention de fiducie sont reproduits ci-après. Il y a lieu de consulter la convention de fiducie pour les définitions complètes de l'ensemble de ces termes et des autres termes définis utilisés dans les rubriques « Programme des marchés des capitaux » ou « Détails concernant le placement » pour lesquels aucune définition n'est fournie.

« **activité de traversier** » la propriété et le crédit-bail (en tant que locataire ou preneur à bail) et l'exploitation de navires et d'installations portuaires de traversier utilisés sur le réseau de traversiers de la Colombie-Britannique (au sens du contrat de services de traversier) et sur toute autre route de traversier entre deux terminaux en Colombie-Britannique.

« **activité de base** » les activités et services suivants :

- a) la gestion, l'exploitation, l'entretien, la réparation et l'aménagement de terminaux de traversier;
- b) l'acquisition, la gestion, l'exploitation, l'entretien et la réparation de navires aux fins des services de traversier; et
- c) tout autre service ou activité qui, de l'avis de BC Ferries, agissant raisonnablement, est lié, accessoire ou complémentaire aux activités et services indiqués aux alinéas a) et b).

« **agences de notation** » Moody's Investor Service, Inc., Standard & Poor's Ratings Service, Dominion Bond Rating Service Limited et toute autre agence de notation du crédit nationale reconnue approuvée par voie de résolution extraordinaire et indiquée dans une convention de fiducie complémentaire, et « agence de notation » s'entend de l'une d'elles.

« **autre installation portuaire de traversier** » un bien immeuble qu'acquiert ou loue occasionnellement BC Ferries ou une filiale désignée à des fins d'utilisation comme un terminal de traversier dans un autre but que l'exploitation de l'activité de traversier.

« **BAIIAL** » pour une période pertinente et sans répétition, le bénéfice net consolidé pour cette période,

plus :

- a) la perte nette des filiales non désignées déduite dans le calcul du bénéfice net consolidé;
- b) l'ensemble des redressements de consolidation qui ont été déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé à l'égard d'opérations entre des filiales non désignées et, selon le cas, BC Ferries ou des filiales désignées;
- c) le montant net d'intérêts;
- d) les impôts sur le revenu;
- e) les montants déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre de l'amortissement de BC Ferries et des filiales désignées;
- f) les montants déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre du loyer payable par BC Ferries et des filiales désignées;
- g) les dividendes en espèces reçus par BC Ferries et les filiales désignées de filiales non désignées qui n'ont par ailleurs pas été inclus dans le bénéfice net consolidé;

- h) les postes hors caisse déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre de l'amortissement des navires et des pertes subies à l'aliénation de navires dans la mesure où ces pertes ont été déduites dans le calcul du bénéfice net consolidé;
- i) les montants déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre des postes extraordinaires de BC Ferries et des filiales désignées; et
- j) les montants déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre de l'intérêt sur la dette subordonnée payable par BC Ferries et des filiales désignées;

moins :

- k) le bénéfice net des filiales non désignées et tout autre montant s'y rapportant ajoutés dans le calcul du bénéfice net consolidé, sauf les dividendes en espèces reçus par BC Ferries et ses filiales désignées;
- l) l'ensemble des redressements de consolidation qui ont été ajoutés dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre des opérations entre des filiales non désignées et, selon le cas, BC Ferries ou des filiales désignées;
- m) les postes hors caisse ajoutés dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre de l'appréciation des navires, et les produits de disposition de navires en excédent de leur valeur comptable respective dans la mesure où cet excédent a été ajouté dans le calcul du bénéfice net consolidé; et
- n) les montants ajoutés dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre des postes extraordinaires de BC Ferries et des filiales désignées;

l'ensemble de ces éléments étant calculés conformément aux principes comptables généralement reconnus, sauf indication expresse contraire.

« **baux de terminaux de traversier** » les baux que BC Ferries a signés en tant que locataire aux termes du contrat-cadre relativement à certaines installations portuaires de traversier, dans leur version modifiée ou complétée à l'occasion.

« **bénéfice net consolidé** » pour une période pertinente, le bénéfice net ou la perte nette déclaré dans les états des résultats consolidés annuels et trimestriels inclus dans les états financiers consolidés de BC Ferries les plus récents publiés ou approuvés par son conseil d'administration préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus.

« **biens en garantie** » l'ensemble des biens et éléments d'actif de BC Ferries et de toute filiale désignée et l'ensemble des produits qui en découlent.

« **cautionnement** » par une personne, une obligation (autrement qu'un endossement dans le cours normal des activités d'instruments négociables aux fins de dépôt ou de recouvrement) de cette personne garantissant, ou qui garantit effectivement, des emprunts ou d'autres obligations d'une autre personne (le « débiteur principal ») de quelque manière soit directement, soit indirectement, y compris une obligation contractée aux termes d'un contrat, une obligation éventuelle ou une autre obligation par cette personne :

- a) d'acheter ces emprunts ou cette obligation ou un bien ou un élément d'actif qui les garantit;
- b) d'avancer ou de fournir des fonds i) pour l'achat ou le paiement de ces emprunts ou de cette obligation, ii) aux fins du maintien du fonds de roulement, de la valeur nette ou d'une autre condition du bilan du débiteur principal, ou iii) autrement avancer ou rendre disponible des fonds pour l'achat ou le paiement de ces emprunts ou de cette obligation;
- c) de louer le bien ou d'acheter des titres ou d'autres biens ou services essentiellement aux fins de garantir au propriétaire de ces emprunts ou de cette obligation la capacité du débiteur principal de payer ces emprunts ou cette obligation; ou
- d) d'assurer ou d'indemniser autrement le propriétaire des emprunts ou de l'obligation du débiteur principal contre la perte à cet égard.

Aux fins de tous les calculs effectués aux termes de la convention de fiducie, un cautionnement à l'égard des emprunts est réputé, sans répétition, correspondre au capital de ces emprunts et à l'intérêt capitalisé sur ceux-ci (et tout autre montant qui devient exigible et payable) qui ont été cautionnés, et un cautionnement à l'égard d'une autre obligation est réputé être un emprunt correspondant au montant global maximum de cette obligation à moins que le

cautionnement ne prévoit une responsabilité maximum (avec ou sans l'intérêt sur les montants impayés aux termes de ceux-ci), auquel cas le cautionnement est réputé correspondre à cette responsabilité maximum.

« **charge** » une hypothèque, un privilège, un gage, une cession, une charge, une sûreté, une entente de réserve de propriété tenant lieu de sûreté, une saisie-exécution, une saisie, une saisie-arrêt, ou une autre charge analogue.

« **contrat-cadre** » l'entente intervenue à des fins de référence en date du 1^{er} avril 2003 et qui a pris effet le 31 mars 2003 entre BCTFA, BC Ferries, la province telle que représentée par Land and Water British Columbia Inc. et la province telle que représentée par le ministère des Transports, prévoyant, notamment la signature des baux de terminaux de traversier, dans leur version modifiée par une entente intervenue en date du 1^{er} avril 2003, et dans leur version modifiée ou complétée à l'occasion.

« **contrat de location-acquisition** » un contrat de location de biens de quelque nature d'une personne qui, conformément aux principes comptables généralement reconnus, doit figurer au bilan de cette personne comme un actif.

« **contrat de location/cession bail** » une entente aux termes de laquelle BC Ferries ou une filiale désignée loue un bien ou un élément d'actif à une autre personne qui, moyennant une contrepartie, donne à bail à BC Ferries ou à une filiale désignée, ou lui donne ou lui accorde par ailleurs le droit d'utiliser ce bien ou cet élément d'actif quel que soit le traitement comptable de cette entente.

« **contrat de location-exploitation capitalisé** » un contrat de location d'un navire ou d'une pièce importante d'un navire, un contrat de location d'une installation portuaire de traversier, ou une autre installation portuaire de traversier dans chaque cas lorsque la durée initiale du contrat de location et de tout renouvellement obligatoire est de cinq ans ou plus, et lorsque ce contrat de location n'est pas un contrat de location-acquisition.

« **contrats importants** » :

- a) le contrat de services de traversier;
- b) le contrat-cadre;
- c) les baux de terminaux de traversier visant les installations portuaires de traversier principales;
- d) la convention de confirmation; et
- e) tout autre contrat pouvant être ainsi désigné dans une convention de fiducie complémentaire.

« **demande des porteurs d'obligations** » un instrument enjoignant au fiduciaire de prendre ou de s'abstenir de prendre certaines mesures ou procédures qui y sont indiquées, signé en un ou plusieurs exemplaires par le porteur ou les porteurs d'obligations représentant au moins 25 % du capital de la totalité des obligations alors en circulation, une résolution adoptée par les porteurs des obligations en circulation représentant plus de 50 % des voix exprimées à l'égard de cette résolution à une assemblée ou, si une convention de fiducie complémentaire relative à une série d'obligations le prévoit, une résolution adoptée par les porteurs d'obligations de cette série alors en circulation conformément aux exigences de cette convention de fiducie complémentaire.

« **dépenses discrétionnaires** » une dépense de BC Ferries ou d'une filiale désignée qui n'est pas une dépense dans le cours normal des activités relatives aux charges d'exploitation, aux dépenses en immobilisations d'entretien, ou aux taxes, au loyer ou au paiement du service de la dette à l'échéance.

« **dette imputable** » à l'égard d'une opération de vente/cession-bail ou d'un contrat de location/cession-bail, au moment de son établissement, le montant des obligations de contrat de location-acquisition qui y sont prévues lorsqu'il s'agit d'un contrat de location-acquisition ou le montant des obligations de contrat de location-exploitation capitalisé qui y sont prévues lorsqu'il s'agit d'un contrat de location-exploitation capitalisé.

« **dette subordonnée** » la dette pour emprunt d'argent due par BC Ferries à une personne et qui est entièrement subordonnée à la totalité des obligations en circulation, que ces obligations soient ou non en circulation au moment où cette dette est contractée ou soient ou non émises à tout moment par la suite, qui est non garantie, qui ne peut être remboursée (capital et intérêt) que si le montant de ce remboursement peut alors être versé comme une distribution aux termes de la convention de fiducie, sauf lorsqu'il existe un défaut aux termes d'une dette de premier rang, qui permet le report par BC Ferries du paiement de l'intérêt pour au moins 27 mois et qui interdit toute mesure en vue d'exercer des droits du porteur en cas de défaut aux termes de cette dette pour une période de 36 mois suivant ce cas de défaut ou tant que dure un cas de défaut aux termes de la convention de fiducie.

« **dette supplémentaire** » à une date à compter de la date de la convention de fiducie :

- a) une entente que BC Ferries ou une filiale désignée a conclue à cette date et aux termes de laquelle une obligation peut être contractée; ou
- b) une obligation que BC Ferries ou une filiale désignée a créée, contractée ou prise en charge à cette date, sauf une obligation créée, contractée ou prise en charge aux termes d'une entente que BC Ferries ou une filiale désignée a conclue avant cette date si l'obligation préalablement créée, contractée ou prise en charge aux termes de cette entente comporte déjà des emprunts de BC Ferries ou de cette filiale désignée; ou
- c) une nouvelle désignation par BC Ferries à cette date de la totalité ou d'une partie d'une facilité de crédit, de sorte qu'elle cesse d'être une facilité de crédit restreinte,

étant entendu que :

- d) l'entente, l'obligation ou la nouvelle désignation donne lieu à une hausse des emprunts à leur prise d'effet, et n'est pas une entente ni une obligation entre BC Ferries et une filiale désignée, ou entre des filiales désignées; et
- e) en conséquence, les emprunts de BC Ferries ou d'une filiale désignée (réduits des soldes, le cas échéant, alors détenus dans un fonds d'amortissement de série) augmentent à cette date.

« **distribution** » par une personne :

- a) des dividendes ou une distribution sur les actions de cette personne (y compris un paiement dans le cadre d'une fusion ou d'un regroupement) aux porteurs directs ou indirects de ses actions (sauf des dividendes ou des distributions payables uniquement en actions ou en options, bons de souscription ou d'autres droits permettant d'acquérir des actions, et sauf des dividendes ou des distributions payables par une filiale désignée à BC Ferries ou à une autre filiale désignée;
- b) un achat, un rachat, une acquisition ou un rachat à des fins d'annulation à titre onéreux d'actions de cette personne ou d'un parent direct ou indirect de cette personne (sauf des achats, rachats, acquisitions ou rachats à des fins d'annulation à titre onéreux d'actions d'une filiale désignée); et
- c) un paiement au titre ou à l'égard d'une dette subordonnée.

« **effet défavorable sur la notation** » à tout moment :

- a) le retrait d'une note, ou l'abaissement de la note alors en vigueur attribuée à des obligations négociables en circulation par une agence de notation qui, à ce moment, a une note en vigueur à l'égard de l'une de ces obligations négociables en circulation; ou
- b) l'inscription de BC Ferries ou de l'une des obligations négociables en circulation sur une liste de surveillance (sauf dans des perspectives positives) ou un changement défavorable dans les perspectives de crédit de BC Ferries ou de l'une des obligations négociables en circulation par une telle agence de notation;

étant entendu que l'effet défavorable sur la notation n'est pas réputé s'être produit tant que BC Ferries et toutes les obligations négociables en circulation ont obtenu des notes d'au moins A- avec perspectives stables ou l'équivalent de chaque agence de notation qui note les obligations.

« **emprunt** » (sans répétition), à l'égard d'une personne à tout moment, avec recours à l'égard de la totalité ou d'une partie de l'actif de cette personne, et éventuel ou non :

- a) chaque obligation pour emprunt d'argent;
- b) sous réserve de certaines dispositions de la convention de fiducie relatives aux obligations transportées en gage, chaque obligation attestée par des obligations, des débetures, des billets ou d'autres instruments; analogues;
- c) chaque obligation de remboursement à l'égard de lettres de crédit, de lettres de garantie, d'acceptations bancaires ou d'instruments analogues :
 - i) exigible ou payable, lorsque ces instruments ont été émis en garantie de l'exécution des obligations (sauf les autres emprunts) dans le cours normal des activités; et
 - ii) exigible ou payable ou non, lorsque ces instruments ont été émis dans d'autres circonstances;

- d) des obligations sur prix d'achat;
- e) des obligations de contrat de location-acquisition;
- f) des obligations de contrat de location-exploitation capitalisé;
- g) chaque obligation émise ou prise en charge en tant que prix d'achat reporté d'un bien ou d'un service (à l'exclusion des comptes fournisseurs ou des dépenses engagées dans le cours normal des activités), déduction faite des paiements et des remboursements par anticipation;
- h) l'ensemble des obligations aux termes d'ententes de vente à tempérament ou d'autres ententes de réserve de propriété à l'égard d'un bien;
- i) chaque contrat de swap relatif à la couverture d'un emprunt, étant entendu qu'aux fins d'établir le montant des emprunts en cours à tout moment à l'égard de ce contrat de swap, les emprunts doivent inclure le montant net (positif ou négatif) qui serait porté aux comptes de cette personne à ce moment à l'égard de tels contrats en tant que passif conformément aux principes comptables généralement reconnus;
- j) le montant maximum de chaque obligation de la nature décrite aux alinéas a) à h) ci-dessus dont cette personne peut disposer aux termes d'une entente ou d'un instrument (sauf tout montant non prélevé sur une facilité de crédit restreinte) que les conditions suspensives à la disponibilité de ce montant aux termes de cette entente ou de cet instrument soient ou non réunies; et
- k) les cautionnements par cette personne d'obligations d'une autre personne de la nature décrite dans la présente définition,

il est entendu, toutefois, que les emprunts ne sauraient inclure la dette subordonnée, des emprunts entre BC Ferries et ses filiales désignées ou une obligation au titre des impôts sur le revenu reportés.

« **emprunts permis** » :

- a) une facilité de crédit restreinte; et
- b) les autres emprunts qu'une facilité de crédit restreinte (y compris les obligations de conversion) qui sont contractés ou dont le produit est utilisé pour renouveler, prolonger, rembourser, racheter, acheter ou refinancer (chacun un « refinancement » et « refinancer » et « refinancé » ont un sens correspondant) des emprunts de BC Ferries ou d'une filiale désignée en cours à la date de la convention de fiducie ou qui peuvent être contractés aux termes de la convention de fiducie, étant entendu :
 - i) que l'emprunt (un « nouvel emprunt ») qui est contracté en vue de refinancer un emprunt en particulier (l'« emprunt existant ») ne peut dépasser le montant de l'emprunt existant qui est ainsi refinancé, majoré des frais que BC Ferries ou la filiale désignée engage dans le cadre de ce refinancement (mais à l'exclusion de toute prime d'indemnisation ou autre prime);
 - ii) et que :
 - A) soit le refinancement a lieu au plus tard dans les deux années qui précèdent la date d'échéance de l'emprunt existant;
 - B) soit la durée et la durée de vie moyenne du nouvel emprunt sont au moins aussi longues que la durée et la durée de vie moyenne restantes de l'emprunt existant, et la valeur actuelle de tous les paiements de capital et d'intérêt aux termes du nouvel emprunt (actualisée au taux d'intérêt sur l'emprunt existant), majorée du montant de toute prime d'indemnisation ou autre prime payable à l'occasion du remboursement de l'emprunt existant, est inférieure ou égale au capital et à l'intérêt couru de l'emprunt existant immédiatement avant le remboursement de l'emprunt existant.

« **facilité de crédit restreinte** » une facilité de crédit ou une partie de celle-ci contractée par BC Ferries ou une filiale désignée et qui est exclusivement réservée par BC Ferries ou cette filiale désignée pour le remboursement du capital des emprunts ou pour en garantir le remboursement.

« **filiale désignée** » chaque filiale en propriété exclusive que BC Ferries a désignée conformément à la convention de fiducie.

« **filiale non désignée** » une filiale de BC Ferries qui n'est pas une filiale désignée.

« **impôts sur le revenu** » les montants déduits dans le calcul du bénéfice net consolidé au titre des impôt sur le revenu de BC Ferries et des filiales désignées.

« **installation portuaire de traversier principale** » une installation portuaire de traversier servant à la prestation de services de transport par traversier sur une route principale, dans sa version modifiée à l'occasion, y compris dans tous les cas les installations portuaires de traversier situées à Tsawwassen, Swartz Bay, Duke Point, Departure Bay et Horseshoe Bay.

« **installations portuaires de traversier** » les installations louées à BC Ferries aux termes des baux de terminaux de traversier et tout autre bien immeuble que BC Ferries ou une filiale désignée occasionnellement acquiert ou prend à bail à des fins d'utilisation comme terminal de traversier dans le cadre de l'exploitation de l'activité de traversier.

« **intérêts courus à recevoir bruts** » à l'égard d'une période, le montant total de l'intérêt, des frais et des autres montants courus en tant que revenu de BC Ferries ou d'une filiale désignée au cours de cette période sur le solde créditeur d'un fonds ou d'un compte créé aux termes de la convention de fiducie ou d'une convention de fiducie complémentaire, et tout montant reçu ou à recevoir par BC Ferries ou une filiale désignée à l'égard d'ententes de swap incluses dans les emprunts dans la mesure où ce montant reflète un swap ou une couverture à l'égard des obligations relatives aux intérêts ou de devises pour autant que ce swap ou cette couverture se rapporte à l'intérêt sur des emprunts.

« **investissement** » un investissement, au comptant ou par remise de bien, directement ou indirectement dans une personne, par acquisition de titres, de titres d'emprunt ou d'autres obligations ou au moyen d'un prêt, d'une avance, d'un apport de capital, d'une aide financière ou autrement; il est entendu, toutefois, qu'« investissement » n'inclut pas un investissement de caractère courant dans un bien à utiliser ou à consommer dans le cours normal des activités.

« **investissements permis** » :

- a) les dépôts en dollars canadiens ou les billets à ordre, lettres de change ou autres titres d'emprunt émis ou inconditionnellement garantis ou acceptés par le gouvernement du Canada ou une banque ou une province du Canada;
- b) les dépôts ou certificats de dépôt ou arrangements analogues portant intérêt ayant une durée restante à l'échéance d'au plus un an offerts, ou les titres de créance à escompte ayant une durée restante à l'échéance d'au plus un an émis, acceptés ou garantis par une banque, une société de fiducie ou une autre institution recevant des dépôts réglementée au Canada dont la dette à long terme a obtenu une note d'au moins A – ou l'équivalent de l'une des agences de notation, si cette dette n'est notée que par une des agences de notation, ou d'au moins deux agences de notation, dans tous les autres cas; et
- c) des titres de créance d'un émetteur (y compris une société) dont le reste de la durée à l'échéance n'excède pas un an, dont la dette à long terme a obtenu une note d'au moins A – ou l'équivalent de l'une des agences de notation, si cette dette n'est notée que par une des agences de notation, ou d'au moins deux agences de notation, dans tous les autres cas, ou dont la dette à court terme est notée dans l'une des trois sous-catégories de notation les plus élevées pour la dette à court terme de l'une des agences de notation, si cette dette à court terme n'est notée par une des agences de notation, ou d'au moins deux agences de notation, dans tous les autres cas.

« **loyer** » à l'égard d'une période, des obligations de la nature d'une réduction du capital ou de l'intérêt qui serait payable sur un contrat de location-exploitation capitalisé si ce contrat de location était comptabilisé comme un contrat de location-acquisition, mais à l'exclusion des loyers qui ont été payés d'avance aux termes des baux de terminaux de traversier à la date de la convention de fiducie.

« **montant de réduction du capital** » à l'égard d'une période, le montant total du capital payé ou payable sur des emprunts (ou, aux fins du calcul du service de la dette prévisionnel pour une série d'obligations en particulier, le capital total payé ou payable à l'égard de cette série d'obligations) par BC Ferries ou ses filiales désignées au cours de cette période, y compris le capital à l'égard des contrats de location-acquisition et les dépôts ou cotisations obligatoires à un fonds d'amortissement au cours de cette période, mais, à l'exclusion a) du paiement de capital au cours de cette période à l'égard d'un emprunt qui, selon ses modalités, est payable en un seul versement à l'échéance, b) du paiement de capital qui est le dernier paiement d'une série de paiements d'amortissement dont le montant est sensiblement supérieur au montant des paiements de cette série à l'égard d'un emprunt qui vient à échéance au cours de cette période, étant entendu qu'un montant égal à ce qu'aurait par ailleurs été le prochain paiement de la série de paiements d'amortissement est inclus, c) des montants qui constituent le loyer, et d) du loyer qui a été payé d'avance aux termes des baux de terminaux de traversier à la date de la convention de fiducie.

« **montant de réduction du capital total** » pour une période, le total des montants de réduction du capital au cours de cette période.

« **montant net d'intérêts** » à l'égard d'une période, les obligations relatives aux intérêts brutes pour cette période moins les intérêts courus à recevoir bruts pour cette période ou, dans le cas des calculs prospectifs, les obligations relatives aux intérêts brutes estimatives pour cette période, moins les intérêts courus à recevoir bruts estimatifs pour cette période.

« **navire principal** » un navire désigné par BC Ferries, agissant raisonnablement, comme un navire qui sert principalement sur une ou plusieurs routes principales, compte tenu de la rotation saisonnière, de la rotation d'entretien et de l'interchangeabilité des navires qui peuvent être utilisés pour un service temporaire sur une route.

« **navires** » les navires et les diverses pièces principales dont BC Ferries ou l'une de ses filiales désignées est propriétaire ou locataire.

« **obligations** » l'ensemble des obligations négociables et des obligations transportées en gage (au sens attribué à ces expressions au deuxième paragraphe de la rubrique « Programme des marchés des capitaux ») émises aux termes de la convention de fiducie et d'une convention de fiducie complémentaire.

« **obligations de contrat de location-acquisition** » les obligations d'une personne de payer le loyer ou d'autres sommes aux termes d'un contrat de location qui figure en tant que contrat de location-acquisition au bilan de cette personne et, aux fins de la convention de fiducie, le montant de ces obligations est dans chaque cas le montant capitalisé de celles-ci, mais à l'exclusion du loyer payé d'avance aux termes des baux de terminaux de traversier à la date de la convention de fiducie.

« **obligations de contrat de location-exploitation capitalisées** » l'obligation capitalisée d'une personne de payer le loyer ou des sommes analogues (y compris les taxes exigibles sur le loyer ou des montants similaires mais à l'exclusion des sommes que BC Ferries, agissant raisonnablement, décide d'affecter aux autres taxes, frais de service public et frais d'exploitation) aux termes d'un contrat de location-exploitation capitalisé, le montant de cette obligation capitalisée devant être calculé en supposant qu'un tel contrat de location-exploitation capitalisé (malgré son traitement comptable conformément aux principes comptables généralement reconnus) est un contrat de location-acquisition aux fins de ce calcul, mais à l'exclusion du loyer payé d'avance aux termes des baux de terminaux de traversier à la date de la convention de fiducie.

« **obligations relatives aux intérêts brutes** » sans répétition, à l'égard d'une période, le montant total a) de l'intérêt, des frais et des autres montants accumulés en tant qu'intérêt ou de la nature de l'intérêt sur les emprunts (y compris les contrats de location-acquisition) par BC Ferries et ses filiales désignées au cours de cette période, conformément aux principes comptables généralement reconnus, et b) des montants payés ou payables par BC Ferries ou une filiale désignée à l'égard d'ententes de swap comprises dans les emprunts dans la mesure où ces montants reflètent un swap ou une couverture à l'égard des obligations relatives aux intérêts ou de devises pour autant que ce swap ou cette couverture se rapporte à l'intérêt sur des emprunts; mais à l'exclusion, v) des montants qui constituent un loyer, w) des loyers qui ont été payés d'avance aux termes des baux de terminaux de traversier à la date de la convention de fiducie, x) de l'intérêt sur la dette subordonnée, y) des frais de consultation, notamment juridiques (mais excluant les commissions d'engagement ou frais analogues) engagés dans le cours normal des activités relativement à la négociation et à la documentation d'opérations aux termes desquelles ces emprunts sont contractés et z) de toute prime d'indemnisation pour le remboursement d'un emprunt qui n'est pas amorti sur la durée d'un emprunt subséquent conformément aux principes comptables généralement reconnus; étant entendu qu'aux fins du calcul du service de la dette prévisionnel pour une série d'obligations en particulier, « obligations relatives aux intérêts brutes » correspond au total du montant d'intérêt, des frais et des autres montants courus ou de la nature d'intérêts sur cette série d'obligations pour la période applicable.

« **obligations sur prix d'achat** » des emprunts représentant une tranche impayée ou contractée ou prise en charge en vue de payer la totalité ou une partie du coût d'acquisition, de développement ou de construction d'un bien ou d'un élément d'actif que BC Ferries ou une filiale désignée a acquis et devant servir à l'exploitation de l'activité de BC Ferries ou d'une filiale désignée, et les dépenses engagées pour des ajouts à ceux-ci, si ces emprunts sont contractés ou pris en charge dans les six (6) mois après l'acquisition, le développement ou la construction de ce bien ou de cet élément d'actif et sont avantageux sur le plan financier pour BC Ferries ou une filiale désignée.

« **offre d'achat** » une offre de BC Ferries visant l'acquisition du capital d'une série d'obligations négociables précisée dans l'offre au prix de rachat de ces obligations.

« **ratio de couverture du service de la dette** » à une date, le ratio a) du BAIIL, moins les impôts sur le revenu par rapport b) au service de la dette, calculé sur une base consolidée de BC Ferries et de ses filiales désignées pour les quatre trimestres se terminant le dernier jour du plus récent trimestre à l'égard duquel des états financiers trimestriels ou annuels sont publiés ou doivent être publiés par BC Ferries, ou ont été approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries.

« **ratio de levier financier** » à une date, le ratio de l'ensemble des emprunts par rapport à la somme de l'ensemble des emprunts et de l'avoir des actionnaires consolidé de BC Ferries et de ses filiales désignées calculé sur une base consolidée pour BC Ferries et ses filiales désignées le dernier jour du trimestre le plus récent à l'égard duquel des états financiers trimestriels ou annuels sont publiés ou doivent être publiés par BC Ferries ou ont été approuvés par le conseil d'administration de BC Ferries.

« **route principale** » une route décrite comme une « route principale » dans le contrat de services de traversier (y compris l'annexe A à ce contrat), mais comprend dans tous les cas une route entre deux installations portuaires de traversier principales.

« **route secondaire** » une route de traversier autre qu'une route principale aux termes du contrat de services de traversier.

« **service de la dette** » à une date, la somme du montant net d'intérêts, du montant de réduction du capital total et du loyer pour la période d'un an se terminant à cette date.

« **service de la dette prévisionnel** » à une date, le montant, calculé par BC Ferries, agissant raisonnablement et suivant des hypothèses raisonnables, correspondant à la somme des obligations relatives aux intérêts brutes et du montant de réduction du capital pour une série d'obligations en particulier ou pour la totalité des obligations négociables, selon le contexte, pour cette période.

« **société d'État** » une société qui est une « government corporation » au sens de la loi intitulée *Financial Administration Act* (Colombie-Britannique).

« **valeur comptable de l'activité de base** » la valeur comptable nette des immobilisations de BC Ferries et de ses filiales désignées utilisées dans l'activité de base.

« **valeur comptable de l'activité de traversier** » la valeur comptable nette des immobilisations de BC Ferries et de ses filiales désignées utilisées dans l'activité de traversier.

« **vente/cession-bail** » une entente aux termes de laquelle le titre d'un bien ou d'un élément d'actif, ou une participation dans ceux-ci, est cédé par BC Ferries ou une filiale désignée à une certaine autre personne qui (moyennant une contrepartie) donne à bail ou donne ou accorde par ailleurs à BC Ferries ou à une filiale désignée le droit d'utiliser ce bien ou cet élément d'actif ou cette participation dans ceux-ci que le cédant acquière ou non un droit ou soit assujéti ou non à une obligation de réacquérir le bien, l'élément d'actif ou la participation, et quel que soit le traitement comptable de cette entente.

Facilité de crédit

Parallèlement à la conclusion de la convention de fiducie, BC Ferries a conclu une facilité de crédit avec un consortium de banques canadiennes (la « facilité de crédit ») qui sera garantie dans le cadre du programme des marchés des capitaux. Aux termes de la facilité de crédit, BC Ferries jouira d'une facilité d'exploitation renouvelable de 364 jours d'une durée d'un an d'un montant maximum de 77,5 millions de dollars (« tranche A »), d'une facilité reportable renouvelable de trois ans d'un montant maximum de 77,5 millions de dollars (« tranche B ») et d'une facilité à terme relais non renouvelable de deux ans de 200 millions de dollars (« tranche C »). La tranche A et la tranche B serviront aux fins du fonds de roulement, y compris à la capitalisation du compte de réserve de série pour la tranche C, au financement de la modernisation et de l'acquisition de navires et de la modernisation des terminaux et aux autres fins générales de l'entreprise, tandis que la tranche C servira au remboursement partiel des obligations envers la province et à la capitalisation du compte de réserve de série aux termes de la convention de fiducie et des conventions de fiducie complémentaires. BC Ferries sera tenue d'affecter i) le produit de toute émission d'obligations négociables postérieure à l'émission des obligations de série 04-1 et ii) le produit de disposition, d'assurance et d'expropriation que BC Ferries est autorisée à conserver, au remboursement continu des obligations en circulation aux termes de la tranche C jusqu'à leur remboursement intégral lorsque BC Ferries est habilitée aux termes de la convention de fiducie à conserver le produit.

La facilité de crédit renfermera des dispositions usuelles, notamment des déclarations et des garanties, des obligations de faire et de ne pas faire, des conditions suspensives et des cas de défaut. La convention relative à la facilité de crédit ne renfermera aucune restriction importante pour BC Ferries en plus de celles prévues dans la convention de fiducie, sauf que, aux termes de la convention relative à la facilité de crédit, BC Ferries doit maintenir un ratio de couverture du service de la dette minimum de 1,50:1. Il s'agit d'un cas de défaut si BC Ferries cesse d'appartenir à hauteur d'au moins 51 % à BCFA ou à la province et BC Ferries ne peut verser des dividendes sur des actions ordinaires tant que la tranche C n'est pas remboursée.

La convention relative à la facilité de crédit prévoira diverses marges s'ajoutant à certains taux d'intérêt de référence, notamment le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le taux des acceptations bancaires et le TIOL aux fins du calcul des taux d'intérêt et des frais payables sur les obligations et engagements aux termes de la facilité de crédit, et la marge applicable sera établie en fonction de la notation du crédit de BC Ferries alors en vigueur.

Compte de réserve du service de la dette

BC Ferries établira un compte de réserve de série capitalisé d'un montant correspondant à six mois de service de la dette prévisionnel de la totalité des montants en cours aux termes de la tranche C. Si le ratio de couverture du service de la dette est inférieur à 1,75:1, BC Ferries doit, avant de faire quelque dépense discrétionnaire et dans une période de douze mois, augmenter le montant dans le compte de réserve de série à un montant correspondant à neuf mois du service de la dette prévisionnel de la tranche C. Si le ratio de couverture du service de la dette est inférieur à 1,5:1, BC Ferries doit, avant de faire quelque dépense discrétionnaire et dans une période de 12 mois, augmenter le montant dans le compte de réserve de série d'un montant correspondant à 12 mois de service de la dette prévisionnel de la tranche C. Au lieu d'un compte de réserve de série pour les tranches A et B, BC Ferries s'abstiendra de prélever un montant égal à l'intérêt au taux préférentiel sur les engagements relatifs à la tranche A et à la tranche B pour six mois, neuf mois ou 12 mois dans les circonstances décrites ci-dessus à l'égard du compte de réserve de série pour la tranche C.

Sûreté

La facilité de crédit sera garantie par l'émission à l'agent administratif des prêteurs aux termes de la facilité de crédit d'une obligation transportée en gage émise aux termes d'une convention de fiducie complémentaire à la convention de fiducie (la « convention relative à l'obligation transportée en gage »). En cas de défaut aux termes de la convention relative à la facilité de crédit, les prêteurs auront le droit d'exercer les recours décrits à la rubrique « Convention de fiducie — Recours » ci-dessus et la convention relative à l'obligation transportée en gage habilitera le porteur de l'obligation transportée en gage à faire une demande des porteurs d'obligations.

La convention de fiducie prévoit qu'une obligation transportée en gage et la mise en gage connexe seront assujetties aux conditions suivantes :

- a) une obligation transportée en gage ne sera pas cessible ni négociable sauf à un cessionnaire des emprunts garantis par cette obligation et seulement dans le cadre d'une cession du gage connexe ou de la conclusion d'un nouveau gage conforme aux dispositions de la convention de fiducie;
- b) malgré le capital d'une obligation transportée en gage ou le taux d'intérêt payable qui y est indiqué, cette obligation transportée en gage constituera une obligation de BC Ferries seulement jusqu'à concurrence du moindre entre i) l'encours des emprunts garantis par cette obligation transportée en gage et ii) le capital de cette obligation transportée en gage et l'intérêt couru sur celle-ci;
- c) à une assemblée des porteurs d'obligations ou à l'égard d'une résolution extraordinaire, le porteur d'une obligation transportée en gage aura droit au nombre de voix auquel aurait droit le porteur d'une obligation négociable correspondant au montant moindre de l'alinéa b) ci-dessus; et
- d) tous les droits du porteur d'une obligation transportée en gage pourront être divisés à l'égard des emprunts qu'elle garantit.

Convention de confirmation

La province, BCTFA, BC Ferries et le fiduciaire conclueront une convention de confirmation aux termes de laquelle la province et BCTFA conviendront, notamment, de ce qui suit :

- a) BC Ferries entend, en garantie de l'observation et de l'exécution par BC Ferries de ses obligations aux termes de la convention de fiducie et de toute convention de fiducie complémentaire, céder la totalité de ses droits, titres et intérêts dans le contrat de services de traversier et le contrat-cadre au fiduciaire pour le bénéfice des porteurs d'obligations;
- b) BC Ferries entend, en garantie de l'observation et de l'exécution par BC Ferries de ses obligations aux termes de la convention de fiducie et de toute convention de fiducie complémentaire, hypothéquer par voie d'un contrat de sous-location en faveur du fiduciaire pour le bénéfice des porteurs d'obligations, la totalité de ses droits, titres et intérêts dans chacun des baux de terminaux de traversier;
- c) le fiduciaire aura le droit à la survenance d'un cas de défaut aux termes de la convention de fiducie de prendre possession des biens en garantie et de nommer un séquestre pour l'exploitation de l'entreprise de BC Ferries conformément aux conditions du contrat de services de traversier;
- d) le fiduciaire ou le séquestre aura le droit de corriger les défauts aux termes du contrat de services de traversier et des baux de terminaux dans les délais prévus dans la convention de confirmation;
- e) sous réserve de certaines exceptions, la province et BCTFA n'exerceront pas leurs recours (y compris les recours dont elles peuvent se prévaloir aux termes des baux des terminaux) à la survenance d'un cas de défaut aux termes du contrat de services de traversier ou des baux de terminaux de traversier tant que le séquestre nommé par le fiduciaire déploie tous les efforts raisonnables sur le plan commercial pour exploiter l'entreprise de BC Ferries conformément aux conditions du contrat de services de traversier et des baux des terminaux;
- f) s'il se produit une défaillance de service (au sens de défaut d'offrir des services sur une route conformément au niveau de service de base pour cette route aux termes du contrat de services de traversier, sauf tel que le permet ce contrat) à l'égard d'une route en particulier et que le fiduciaire ou un séquestre n'a pas commencé la correction de cette défaillance dans le délai prescrit ou ne procède plus de façon diligente à la correction de cette défaillance, la province peut alors, moyennant un avis, à moins que cette défaillance ne soit corrigée, retirer cette route et résilier le bail de terminal servant exclusivement à cette route, et exerce parallèlement son option d'achat des navires utilisés sur cette route;
- g) s'il se produit des défaillances de service sur des routes secondaires qui représentent 50 % des produits d'exploitation directement attribuables de l'ensemble des routes secondaires et que le fiduciaire ou un séquestre n'a pas commencé la correction de ces défaillances dans le délai prescrit ou ne procède plus de façon diligente à la correction de ces défaillances, la province peut alors, moyennant un avis, à moins que ces défaillances ne soient corrigées, retirer toutes les routes secondaires et résilier les baux des terminaux servant exclusivement aux routes secondaires, et exerce parallèlement son option d'achat des navires utilisés sur les routes secondaires;
- h) s'il se produit des défaillances de service sur des routes qui représentent 50 % des produits d'exploitation de l'ensemble des routes et que le fiduciaire ou un séquestre n'a pas commencé la correction de ces défaillances dans le délai prescrit ou ne procède plus de façon diligente à la correction de ces défaillances, la province peut alors, moyennant un avis, à moins que ces défaillances ne soient corrigées, mettre fin à toutes les routes aux termes du contrat de services de traversier et résilier tous les baux des terminaux, et exerce parallèlement son option d'achat de la totalité des navires;
- i) le retrait d'une route ou la résiliation d'un bail de terminal en particulier par la province ou BCTFA annulera toute obligation dans le contrat de services de traversier d'offrir des services sur ces routes ou les routes à destination ou au départ des installations portuaires de traversiers visées par ce bail de terminal résilié; et
- j) si par suite d'un cas de défaut aux termes du contrat de services de traversier ou d'un bail de terminal, la prestation des services aux termes du contrat de services de traversier est perturbée et qu'il ne s'agit pas d'une interruption de service temporaire (au sens du contrat de services de traversier) ou en raison d'un cas de force majeure, et que la province est beaucoup plus à même que BC Ferries de restaurer les services perturbés pendant la durée du cas de force majeure, la province peut prendre en charge la gestion des activités de BC Ferries conformément aux conditions de la convention de confirmation jusqu'à ce que le fiduciaire nomme un séquestre.

DÉTAILS CONCERNANT LE PLACEMENT

Les obligations de série 04-1

Les titres offerts par le présent prospectus sont des obligations garanties de premier rang 5,74%, série 04-1 d'un capital global de 250 000 000 \$ échéant le 27 mai 2014. Les obligations de série 04-1 sont des obligations négociables et sont émises dans le cadre du programme des marchés des capitaux décrit à la rubrique « Programme des marchés des capitaux » et sont régies par la convention de fiducie et la convention fiducie complémentaire autorisant les obligations de série 04-1. Le sommaire suivant des principales caractéristiques des obligations de série 04-1 ne se veut pas exhaustif. Il y a lieu de se reporter à la convention de fiducie et à la convention de fiducie complémentaire autorisant les obligations de série 04-1 pour de plus amples détails.

Les obligations de série 04-1 seront émises aux termes de la convention de fiducie complémentaire intervenue en date de l'émission des obligations de série 04-1 entre BC Ferries et le fiduciaire et prévoyant la création et l'émission des obligations de série 04-1. Le capital global des obligations de série 04-1 pouvant être émises aux termes de la convention de fiducie complémentaire sera limité à 250 millions de dollars. Les obligations de série 04-1 seront des obligations directes de BC Ferries garanties de la manière prévue par la convention de fiducie. Voir « Programme des marchés des capitaux — Convention de fiducie ». Les obligations de série 04-1 auront égalité de rang avec la totalité des titres de créance actuels et futurs de BC Ferries émis dans le cadre du programme des marchés des capitaux, sous réserve du compte de réserve de série et des fonds d'amortissement établis pour chaque série d'obligations.

Les obligations de série 04-1 seront datées du 27 mai 2004, porteront intérêt au taux de 5,74 % par année à compter de la date d'émission des obligations de série 04-1, payable les 27 mai et 27 novembre de chaque année à compter du 27 novembre 2004 et viendront à échéance le 27 mai 2014.

Forme et coupures

Les obligations de série 04-1 seront émises sous forme d'« inscription en compte seulement ». L'acquisition ou le transfert de participations véritables dans les obligations de série 04-1 doivent être faits par l'intermédiaire des adhérents (« adhérents ») au service de dépôt de La Caisse canadienne de dépôt de valeurs limitée (« CDS ») ou de toute autre personne que BC Ferries désigne par écrit pour agir à titre de dépositaire. Au moment de l'émission des obligations de série 04-1, BC Ferries veillera à ce qu'un certificat global attestant ces obligations de série 04-1 (l'« obligation globale ») soit remis à CDS ou à son prête-nom et immatriculé au nom de CDS ou de son prête-nom. Sauf tel qu'il est décrit ci-après, aucun souscripteur d'une participation véritable dans les obligations de série 04-1 n'aura droit à un certificat ou à un autre instrument de la part de BC Ferries ou de CDS attestant son droit de propriété, et aucun porteur d'une participation véritable dans les obligations de série 04-1 ne figurera aux registres tenus par CDS, si ce n'est par l'intermédiaire d'un compte d'inscription d'un adhérent agissant pour le compte de ce porteur. La capacité d'un porteur d'une participation véritable dans les obligations de série 04-1 en circulation sous forme d'« inscription en compte seulement » de mettre en gage cette participation ou de prendre par ailleurs quelque mesure à l'égard de cette participation (autrement que par l'intermédiaire d'un adhérent) peut être limitée en raison de l'absence d'un certificat matériel.

BC Ferries et le fiduciaire ne sont pas ni ne seront responsables des registres tenus par CDS relativement aux participations véritables dans les obligations de série 04-1 ou les comptes d'inscription tenus par CDS, ni de la tenue, de la surveillance ou du contrôle des registres relatifs à ces participations véritables, ni de quelque avis ou déclaration formulé par CDS ou formulé aux présentes relativement aux règles ou règlements de CDS ou de quelque mesure prise par CDS ou à la demande de ses adhérents.

De plus, les obligations de série 04-1 peuvent être émises sous forme entièrement nominative aux porteurs ou à leur prête-nom autre que CDS ou son prête-nom dans certaines circonstances.

Transfert des obligations de série 04-1

Le transfert de la propriété véritable des obligations de série 04-1 représentée par l'obligation globale sera effectué par l'intermédiaire des registres tenus par CDS ou son prête-nom pour l'obligation globale (relativement à la participation des adhérents) et par l'intermédiaire des registres des adhérents, (relativement aux participations des autres personnes que les adhérents).

Paiement du capital et de l'intérêt

Les paiements de l'intérêt, du capital et de la prime, le cas échéant, à l'égard de l'obligation globale sont effectués à CDS ou à son prête-nom, selon le cas, en tant que porteur inscrit de l'obligation globale.

BC Ferries ne retiendra aucun montant sur les paiements d'intérêt, de prime ou de capital à un porteur d'obligations résidant à l'extérieur du Canada aux fins de la LIR, à moins que la législation ne l'exige. Les obligations de série 04-1 ne prévoient pas de hausse de l'intérêt ou le paiement d'un autre montant si BC Ferries est tenue par la loi de retenir un montant à l'égard d'un porteur d'obligations qui réside à l'extérieur du Canada.

Rachat

Aux termes de la convention de fiducie complémentaire, les obligations de série 04-1 peuvent être rachetées en totalité ou en partie au gré de BC Ferries à tout moment, moyennant un avis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours aux porteurs des obligations de série 04-1 à racheter, et le paiement par BC Ferries du prix de rachat à la date de rachat. Le prix de rachat correspond au plus élevé entre i) la valeur nominale des obligations de série 04-1 à racheter et ii) le prix qui procurera un rendement à l'échéance sur ces obligations de série 04-1 correspondant à la moyenne des rendements à l'échéance calculés par deux courtiers en valeurs choisis par BC Ferries le jour qui tombe le cinquième jour ouvrable avant la date de rachat d'une obligation du gouvernement du Canada ayant une durée moyenne comparable (calculée à compter de la date de rachat), majoré de 0,19 %, dans chaque cas plus l'intérêt couru sur les obligations de série 04-1 à la date de rachat.

Compte de réserve du service de la dette

Outre les exigences relatives au fonds de réserve du service de la dette prévues dans la convention de fiducie, aux termes de la convention de fiducie complémentaire, si le ratio de couverture du service de la dette est inférieur à 1,75:1, BC Ferries doit, avant de faire quelque dépense discrétionnaire et dans un délai d'un an, augmenter le montant dans le compte de réserve de série pour les obligations de série 04-1 à un montant correspondant à neuf mois du service de la dette prévisionnel pour les obligations de série 04-1. Si le ratio de couverture du service de la dette est inférieur à 1,5:1, BC Ferries doit, avant de faire quelque dépense discrétionnaire et dans un délai d'un an, augmenter le montant dans le compte de réserve de série à un montant correspondant à 12 mois de service de la dette prévisionnel des obligations de série 04-1.

Le compte de réserve de série pour les obligations de série 04-1 sera initialement de 7,175 millions de dollars et capitalisé avec le produit net tiré de la vente des obligations de série 04-1 ou avec des prélèvements sur la facilité de crédit.

Sûreté

Les obligations de BC Ferries à l'égard des obligations de série 04-1 seront garanties aux termes de la convention de fiducie.

Obligations

La convention de fiducie complémentaire intègre par renvoi toutes les obligations de faire et de ne pas faire prévues dans la convention de fiducie. De plus, la convention de fiducie complémentaire prévoit que BC Ferries et ses filiales désignées ne contracteront aucune obligation de contrat de location-acquisition, aucune obligation de contrat de location-exploitation capitalisée ni aucune obligation sur prix d'achat à l'égard de navires sauf si, au moment où une telle obligation de contrat de location-acquisition, obligation de contrat de location-exploitation capitalisée ou obligation sur prix d'achat est contractée, la valeur comptable nette de l'ensemble des navires visés par ces obligations (compte non tenu des navires à l'égard desquels ces obligations sont intégralement remboursées par anticipation si ce n'est une contrepartie minime et certains frais de transfert) n'excède pas ni, compte tenu de cette création d'obligations, n'excèdera pas : a) avant le 1^{er} avril 2006 ou si elle est antérieure, la date à laquelle des obligations pour trois navires ont été contractées, 55 % de la valeur comptable nette de l'ensemble des navires dont se sert BC Ferries dans l'activité de traversiers, y compris le capital total à l'égard d'éléments d'actif de navires non encore mis en service; et b) à compter du 1^{er} avril 2006 ou si elle est antérieure, la date à laquelle des obligations pour trois navires ont été contractées, 50 % de la valeur comptable nette de l'ensemble des navires dont se sert BC Ferries dans l'activité de traversiers, y compris le capital total à l'égard d'éléments d'actif de navires non encore mis en service.

EMPLOI DU PRODUIT

Le produit net tiré de la vente des obligations de série 04-1 offertes aux présentes est estimé à 246,8 millions de dollars, déduction faite de la rémunération des preneurs fermes et des frais du présent placement payables par BC Ferries, estimés à environ 1,2 million de dollars. Le produit net tiré du présent placement, de même que des prélèvements de 200 millions de dollars aux termes de la facilité de crédit sera affecté comme suit : environ 431,2 millions de dollars au remboursement de la dette et de l'intérêt dus à la province; environ 9,8 millions de dollars à la capitalisation des dépôts initiaux devant être faits dans le fonds de réserve du service de la dette tenu par BC Ferries aux termes de la convention de fiducie et des conventions de fiducie complémentaires autorisant les obligations de série 04-1 et les obligations transportées en gage émises aux prêteurs aux termes de la facilité de crédit; et le solde aux fins générales de l'entreprise. Voir « Capital-actions et capital d'emprunt — Débenture provinciale », « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit » et « Détails concernant le placement — Compte de réserve du service de la dette ».

NOTATION

Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS ») et Standard & Poor's Ratings Service (« S&P ») ont respectivement attribué les notes provisoires A (bas) et A- aux obligations de série 04-1. Les notes visent à donner aux épargnants une évaluation indépendante de la qualité du crédit d'un émetteur de titres. Les notes attribuées aux obligations de série 04-1 ne sont pas des recommandations d'acheter, de détenir ou de vendre ces titres dans la mesure où ces notes ne se prononcent pas sur le cours des titres ou leur à-propos pour un épargnant en particulier. Rien ne garantit qu'une note demeurera en vigueur pour une période donnée ni qu'elle ne sera pas éventuellement révisée ou entièrement retirée par une agence de notation si elle juge que les circonstances le justifient.

DBRS attribue des notes aux titres de créance à long terme suivant une échelle de notation allant de AAA à D, soit de la qualité la plus élevée à la plus faible des titres notés. L'affectation d'un modificateur « haut » ou « bas » dans chaque catégorie de notation indique la position relative dans cette catégorie. DBRS déclare que ses notes à l'égard de titres de créance à long terme se veulent une indication du risque que l'emprunteur n'exécute pas ses obligations en temps opportun quant au paiement de l'intérêt et du capital. Les notes de DBRS ne tiennent pas compte de facteurs comme l'établissement du prix ou les risques liés au marché et ne devraient représenter qu'un élément du processus menant à la décision de placement des épargnants. Chaque note de DBRS se fonde sur des considérations quantitatives et qualitative propres à l'entité emprunteuse.

S&P attribue des notes suivant une échelle de notation allant de AAA à D, soit de la qualité la plus élevée à la plus faible de l'émission notée. L'affectation d'un signe plus (+) ou moins (-) à une note indique la position relative dans les catégories de notation principales. S&P déclare que les notes qu'elle attribue représentent l'appréciation actuelle de la solvabilité d'un débiteur quant à une obligation financière précise, une catégorie précise d'obligations financières ou un programme financier précis. Cette appréciation tient compte de la solvabilité des cautions, des assureurs ou d'autres formes de rehaussement du crédit de l'obligation et tient compte de la monnaie dans laquelle l'obligation est libellée. L'attribution de notes tient également compte de la protection accordée par l'obligation en cas de faillite, de réorganisation ou d'un autre arrangement en vertu de la législation touchant les droits des créanciers, notamment en matière de faillite, et de la position relative de l'obligation dans un tel cas. Les notes attribuées se fondent sur l'information à jour fournie par les débiteurs ou obtenue par S&P d'autres sources qu'elle estime fiables. S&P ne fait pas une vérification dans le cadre de l'attribution d'une note et peut, à l'occasion, se fier à de l'information financière non vérifiée. Les notes attribuées peuvent être modifiées ou retirées par suite d'un changement dans cette information ou de la non disponibilité de cette information, ou à la lumière d'autres circonstances. Les notes de S&P sont exprimées à l'égard du risque de non paiement. À ce titre, elles portent sur les obligations de rang supérieur d'une entité.

FACTEURS DE RISQUE

Les souscripteurs éventuels d'obligations de série 04-1 offertes aux présentes devraient examiner les facteurs de risque énumérés ci-après ainsi que l'information paraissant dans le présent prospectus avant de souscrire des obligations.

Risque lié au volume de trafic et aux produits d'exploitation tirés des péages

Le trafic de véhicules et de passagers éventuel sur les navires de BC Ferries tiendra, notamment, à la démographie et à la conjoncture économique en Colombie-Britannique et aux taux des péages. Aucune garantie ne

peut être donnée quant au niveau de trafic sur les navires de BC Ferries et aux produits d'exploitation tirés des péages qui en résulteront.

À long terme, il pourrait se produire une baisse générale du trafic (ou une réduction du taux de croissance) sur le réseau de BC Ferries sous l'effet d'une série de hausses des péages réelles. BC Ferries peut aux termes de la *Coastal Ferry Act* hausser les péages sur les routes principales et les routes restantes de 2,8 % et 4,4 %, respectivement, à chaque année au cours de la première durée de prestation. BC Ferries a augmenté ses péages sur les routes principales et les autres routes du pourcentage maximum à compter du 7 janvier 2004 (augmentation différée depuis le 1^{er} novembre 2003) et prévoit hausser de nouveau les péages le 1^{er} novembre 2004. Les prévisions de BC Ferries tiennent compte de l'élasticité de la demande par rapport au prix. Toutefois, ces élasticités pourraient changer dans la foulée d'une hausse réelle des prix et avoir un effet de plus en plus négatif sur les hausses tarifaires réelles.

Incidence de la concurrence

Bien qu'il existe d'importantes barrières à l'entrée de concurrents dans le secteur d'activité. BC Ferries pourrait devoir rivaliser avec des concurrents qui se lancent sur le marché des traversiers de véhicules et de passagers susceptibles de s'approprier une part du marché de BC Ferries, surtout sur les routes rentables, attrayantes pour les autres services de traversier en plus des autres moyens de transport.

Risque exceptionnel

Un risque exceptionnel pourrait entraîner une baisse du trafic sur les navires de BC Ferries, étant donné que les voyages d'agrément représentent un pourcentage relativement élevé de ses volumes de voyage (environ 77 % sur les routes principales, 82 % sur les routes du nord et 63 % sur les autres routes). Cette exposition à un risque exceptionnel s'est manifesté dans les volumes de passagers relativement stables au cours des deux dernières années qui s'explique largement par une baisse du volume des autocars affrétés par suite des attaques terroristes aux États-Unis le 11 septembre 2001, de la poussée épidémique du SRAS au cours de l'hiver 2002-03 et du conflit en Irak. Le trafic sur les navires de BC Ferries pourrait chuter ou ne pas augmenter tel que prévu si des événements nuisant au tourisme, comme le SRAS, devaient se reproduire.

Risque lié aux éléments d'actif

BC Ferries exerce son activité dans un secteur hautement capitalistique qui nécessite d'énormes immobilisations. BC Ferries prévoit engager des dépenses en immobilisations d'environ 1,9 milliard de dollars au cours de la prochaine décennie, dont environ 75 % à l'acquisition de nouveaux navires, à la modernisation des navires et au remplacement de pièces. BC Ferries prévoit remplacer 40 % de sa flotte au cours de la prochaine décennie.

Au 31 mars 2004, compte tenu de la vente des obligations offertes par le présent prospectus, de la création de dettes en vertu de la facilité de crédit et de l'affectation du produit net tiré de cette vente, la dette totale de BC Ferries se serait élevée à 450 millions de dollars. La convention de fiducie permet à BC Ferries de contracter des dettes supplémentaires sous réserve de certaines limites. Le niveau d'endettement de BC Ferries pourrait accroître sa vulnérabilité aux revirements défavorables de la conjoncture économique et sectorielle, et limiter sa marge de manœuvre au moment de planifier des changements dans son activité ou de réagir à des changements dans son activité. De plus, on ne peut garantir que BC Ferries aura accès à suffisamment de ressources ou sera en mesure de maintenir sa flotte en prolongeant la durée de vie utile de ses navires existants par d'importants travaux de remise à neuf.

Risque d'accident et de perte

La survenance d'un accident ou d'un incident concernant un navire de BC Ferries pourrait avoir un effet défavorable important sur l'entreprise, les perspectives d'avenir, la situation financière ou les résultats d'exploitation de BC Ferries, et pourrait donner lieu à un défaut en vertu du contrat de services de traversier, à moins qu'il ne s'agisse d'un cas de force majeure.

Étant donné la nature de son activité, BC Ferries peut faire l'objet de réclamations en responsabilité par suite d'accidents ou de sinistres concernant des navires sur lesquels voyagent des clients de BC Ferries, notamment des réclamations pour des blessures graves ou des décès. Bien que BC Ferries estime qu'elle souscrit une assurance adéquate, on ne peut garantir que la garantie d'assurance suffira à couvrir l'ensemble de ces accidents ou sinistres.

Risque de nature fiscale

BC Ferries a obtenu une décision anticipée en matière d'impôt sur le revenu de l'ARC selon laquelle, dans la mesure où les faits et autres déclarations qui y sont énoncés sont exacts, BC Ferries est une société (une « société exonérée d'impôt ») au sens de l'alinéa 149(1)(d.1) de la LIR. Cette décision n'est pas opposable à un porteur d'obligations de série 04-1. Cette décision est également subordonnée à une proposition de modification du paragraphe 149(1.3) de la LIR annoncée par le ministère des Finances le 20 décembre 2002, dont les principaux éléments sont désormais inclus dans le communiqué du 27 février 2004 du ministère des Finances concernant les modifications proposées à la LIR. BC Ferries a obtenu un avis non exécutoire de l'ARC selon lequel le paragraphe 149(1.3), s'il est modifié suivant la proposition du 20 décembre 2002, ne modifiera pas le statut de société exonérée d'impôt de BC Ferries. On ne peut garantir que le paragraphe 149(1.3) de la LIR sera modifié tel qu'il est proposé, ni que BC Ferries est et continuera d'être une société exonérée d'impôt.

Si BC Ferries n'est pas ou cesse d'être une société exonérée d'impôt : i) les obligations de série 04-1 pourraient ne plus être des placements admissibles pour une fiducie régie par un régime enregistré d'épargne-retraite, un fonds enregistré de revenu de retraite, un régime enregistré d'épargne-études ou un régime de participation différée aux bénéfices, et pourraient être des placements interdits pour un régime de pension agréé et donner ainsi lieu à l'imposition de pénalités et au retrait de l'enregistrement du fonds ou du régime; et ii) BC Ferries pourrait devenir assujettie à l'impôt en vertu de la LIR.

Risque lié à l'environnement

Les activités de BC Ferries sont assujetties à une abondante législation et réglementation environnementale régissant le transport, l'entreposage, la présence, l'utilisation, l'évacuation et la manutention de matières dangereuses et de déchets dangereux, l'évacuation des eaux pluviales et l'approvisionnement en carburant de navires. Si BC Ferries devait être associée à un accident environnemental ou être convaincue d'une violation importante à la législation et à la réglementation applicables, elle pourrait être tenue responsable d'onéreux coûts de nettoyage et de dommages matériels et se voir infliger des amendes ou d'autres pénalités, qui pourraient chacun avoir un effet défavorable important sur BC Ferries. Bien que BC Ferries estime qu'elle souscrit une assurance environnementale adéquate, on ne peut garantir que la couverture d'assurance suffira à couvrir tout pareil sinistre.

Risque lié à la réglementation

Le commissaire pourrait interpréter la *Coastal Ferry Act* d'une manière défavorable pour BC Ferries.

Les activités de BC Ferries sont assujetties à nombre de lois et de règlements nationaux et locaux divers, lesquels peuvent être modifiés à tout moment. L'introduction d'une nouvelle réglementation, notamment en matière de sécurité, y compris de nouvelles taxes, pourrait entraîner de nouveaux frais imprévus et prohibitifs pour BC Ferries. On ne peut garantir que d'éventuelles modifications à la réglementation n'auront pas un effet défavorable sur BC Ferries.

Risque de conflit de travail

La plupart des employés de BC Ferries sont syndiqués. L'incapacité de BC Ferries de renouveler la convention collective à laquelle elle est liée pourrait entraîner des arrêts de travail ou d'autres conflits de travail susceptibles d'avoir un effet défavorable important sur BC Ferries.

Risque de défaut aux termes des contrats importants

BC Ferries pourrait être en défaut aux termes du contrat de services de traversier ou des baux des terminaux, défaut susceptible d'avoir pour conséquence, notamment, un rajustement des primes de service de la province ou la vente forcée des navires de BC Ferries à la province à leur valeur comptable nette et la résiliation des baux des terminaux.

Revendications territoriales autochtones

Les tribunaux canadiens ont reconnu que les peuples autochtones peuvent avoir des droits légitimes sur les terres utilisées ou occupées par leurs ancêtres en l'absence de traités concernant ces droits. Ces droits peuvent varier de droits d'utilisation limités à des fins traditionnelles à un droit de titre autochtone, et seront établis en fonction, notamment de la nature et de l'ampleur de l'utilisation et de l'occupation antérieures par des peuples autochtones.

Les tribunaux ont encouragé les gouvernements fédéral et provinciaux canadiens et les peuples autochtones à résoudre les revendications de droits par la négociation de traités. Les groupes autochtones ont revendiqué des parties importantes des terres en Colombie-Britannique sur lesquelles ils revendiquent un titre autochtone ou un intérêt traditionnel et à l'égard desquels ils demandent une indemnisation des différents paliers de gouvernement. Un mécanisme de négociation des revendications territoriales autochtones a été mis en place en Colombie-Britannique. Ces négociations dureront plusieurs années, selon l'empressement des parties en cause et les précédents établis par les premières ententes de règlement. La tendance de la jurisprudence va dans le sens d'un devoir des gouvernements canadiens de consulter les groupes autochtones lorsqu'il y a un risque d'atteinte aux droits des peuples autochtones, et BC Ferries pourrait avoir un tel devoir. BC Ferries ne peut prévoir si des revendications territoriales autochtones ou d'autres droits en Colombie-Britannique compromettront ses installations portuaires actuelles ou ses activités à ces installations. Aux termes du contrat-cadre, la province conserve sa responsabilité, dans la mesure où elle existe, pour les actes et omissions de la province survenus avant la prise de possession par BC Ferries des installations portuaires de traversier louées aux termes des baux des terminaux, et remboursera BC Ferries des dommages qu'elle subit en conséquence. De plus, la province remboursera BC Ferries des dommages qu'elle subit si un jugement définitif ou un règlement aux termes d'un traité reconnaît ou confère à une Première nation un droit de propriété ou un autre droit dans les installations portuaires de traversier et que ce droit de propriété ou autre droit porte atteinte à la jouissance paisible de BC Ferries des installations portuaires de traversier prévue dans les baux des terminaux.

Absence de marché public

Il n'existe aucun marché public pour la négociation des obligations de série 04-1. BC Ferries n'entend pas demander l'inscription des obligations série 04-1 à la cote d'une Bourse ou d'un système de cotation. Par conséquent, il n'est pas garanti qu'il se développera un marché pour la négociation des obligations de série 04-1. L'absence d'un tel marché pourrait un effet défavorable sur le cours des obligations de série 04-1 et sur la capacité des porteurs d'obligations de revendre les obligations de série 04-1.

MODE DE PLACEMENT

Aux termes d'une convention intervenue en date du 19 mai 2004 (la « convention de prise ferme ») entre BC Ferries, d'une part, et Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc., d'autre part, en qualité de preneurs fermes (collectivement, les « preneurs fermes »), BC Ferries a convenu de vendre et les preneurs fermes ont convenu de souscrire le 27 mai 2004 ou à toute autre date dont les parties peuvent convenir, mais dans tous les cas au plus tard le 25 juin 2004, non moins que la totalité du capital de 250 000 000 \$ des obligations de série 04-1, moyennant un prix global de 249 867 500 \$ ou 999,47 \$ par tranche de capital de 1 000 \$ d'obligations de série 04-1, payable au comptant à BC Ferries sur livraison des obligations de série 04-1. Les preneurs fermes toucheront une rémunération globale de 1 875 000 \$ pour les services rendus à BC Ferries dans le cadre du placement, de l'émission et de la vente des obligations de série 04-1. Les preneurs fermes ont convenu de payer certains frais de BC Ferries dans le cadre du placement. Les obligations des preneurs fermes aux termes de la convention de prise ferme sont conjointes mais non solidaires quant à leur engagement de prise ferme respectif. Les obligations des preneurs fermes aux termes de la convention de prise ferme peuvent être résolues à la réalisation de certains événements. Les preneurs fermes sont toutefois tenus de prendre en livraison et de payer la totalité des obligations de série 04-1 s'ils souscrivent l'une d'elles en vertu de la convention de prise ferme.

Les obligations de série 04-1 n'ont pas été ni ne seront inscrites en vertu de la loi des États-Unis intitulée *Securities Act of 1933*, dans sa version modifiée (la « Loi de 1933 »), et ne peuvent donc être offertes ni vendues aux États-Unis sauf en conformité avec les exigences d'inscription de la Loi de 1933 ou dans le cadre d'une opération aux termes d'une dispense de ces exigences d'inscription et en conformité avec la législation en valeurs mobilières étatique applicable. Dans le cadre du placement envisagé aux présentes, une tranche des obligations de série 04-1 peuvent être vendues aux États-Unis à des personnes des États-Unis qui sont des acheteurs institutionnels admissibles (au sens de l'expression « *qualified institutional buyers* » de la *Rule 144A* prise en vertu de la Loi de 1933) en application de la *Rule 144A* prise en vertu de la Loi de 1933. Toute pareille vente sera effectuée par des membres du groupe américains des preneurs fermes. Jusqu'à l'expiration d'un délai de 40 jours à compter du commencement du placement, une offre ou une vente d'obligations de série 04-1 aux États-Unis par un courtier (qu'il participe ou non au placement) peut contrevenir aux exigences d'inscription de la Loi de 1933 si cette offre ou vente est faite autrement qu'en conformité avec la *Rule 144A*.

Dans le cadre du présent placement, les preneurs fermes peuvent attribuer des obligations de série 04-1 en excédent de l'émission ou effectuer des opérations visant à stabiliser ou à fixer leur cours à des niveaux supérieurs au cours qui serait formé sur un marché libre. Ces opérations peuvent être commencées ou interrompues à tout moment.

Les taux d'intérêt, prix d'offre et modalités de rachat des obligations de série 04-1 ont été fixés par négociation entre BC Ferries et les preneurs fermes.

Il n'existe aucun marché pour la négociation des obligations de série 04-1, de sorte que les souscripteurs pourraient être incapables de revendre les obligations de série 04-1 souscrites aux termes du présent prospectus.

Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. sont des membres du groupe de banques canadiennes qui ont consenti certaines facilités de crédit à BC Ferries aux termes de la facilité de crédit. BC Ferries peut donc être considérée comme un « émetteur associé » de Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. au sens de la législation en valeurs mobilières canadienne applicable. Ces banques n'ont pas participé à la décision de Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. de prendre ferme une partie des obligations de série 04-1 offertes aux présentes et n'ont eu aucune influence sur l'établissement des modalités du placement. Marchés mondiaux CIBC Inc., BMO Nesbitt Burns Inc., RBC Dominion valeurs mobilières Inc. et Valeurs Mobilières TD Inc. ne recevront aucun autre avantage dans le cadre du présent placement que leur quote-part de la rémunération des preneurs fermes payable par BC Ferries. Voir « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit ».

ADMISSIBILITÉ À DES FINS DE PLACEMENT

Sous réserve du respect des normes de placement prudent et des dispositions et restrictions générales en matière de placement des lois énumérées ci-après (et, le cas échéant, de leur règlement d'application) et, dans certains cas, sous réserve du respect des exigences supplémentaires relatives aux politiques, normes, procédures ou objectifs de placement ou de prêt et, dans certains cas, sous réserve du dépôt de ces politiques, normes, procédures ou objectifs, les obligations de série 04-1 ne constitueraient pas, si elles étaient émises à la date des présentes, des placements interdits aux termes des lois suivantes :

Loi sur les assurances (Canada);
Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt (Canada);
Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension (Canada);
Loi sur les régimes de retraite (Ontario);
Loi sur les assurances (Québec) (pour des assureurs, sauf des corporations de fonds de garantie);

Loi sur les sociétés de fiducie et les sociétés d'épargne (Québec) (pour une société de fiducie qui investit ses propres fonds et les dépôts qu'elle reçoit et une société d'épargne qui investit ses propres fonds);
Loi sur les régimes complémentaires de retraite (Québec);
loi intitulée *Employment Pension Plans Act* (Alberta);
loi intitulée *Loan and Trust Corporations Act* (Alberta); et
loi intitulée *Financial Institutions Act* (Colombie-Britannique).

De l'avis de McCarthy Tétrault s.r.l. et de Farris, Vaughan, Wills & Murphy, dans la mesure où, à la date des présentes, BC Ferries est une société exonérée d'impôt au sens du paragraphe 149(1)(d.1) de la LIR, les obligations de série 04-1, si elles sont émises à la date des présentes : i) constitueraient des placements admissibles en vertu de la LIR et de son règlement d'application pour une fiducie régie par un régime enregistré d'épargne-retraite, un fonds enregistré de revenu de retraite, un régime enregistré d'épargne-études ou un régime de participation différée aux bénéfices (sauf une fiducie régie par un régime de participation différée aux bénéfices dont un employeur est BC Ferries ou une société qui ne traite pas sans lien de dépendance avec BC Ferries au sens de la LIR); et ii) ne constitueraient pas un placement interdit pour un régime de pension agréé en vertu de la LIR et de son règlement d'application.

De plus, de l'avis de ces conseillers juridiques, les obligations de série 04-1, si elles sont émises à la date des présentes, ne constitueraient pas un bien étranger aux fins de la LIR et de son règlement d'application.

BC Ferries a obtenu une décision anticipée en matière d'impôt sur le revenu de l'ARC selon laquelle, dans la mesure où les faits et autres déclarations qui y sont énoncés sont exacts, BC Ferries est une société exonérée d'impôt.

Cette décision n'est pas opposable à un porteur d'obligations de série 04-1. Cette décision est aussi subordonnée à une modification proposée au paragraphe 149(1.3) de la LIR annoncée par le ministère des Finances le 20 décembre 2002, dont les principaux éléments sont désormais inclus dans le communiqué du 27 février 2004 du ministère des Finances concernant les modifications proposées à la LIR. BC Ferries a obtenu un avis non exécutoire de l'ARC selon lequel le paragraphe 149 (1.3), s'il est modifié suivant la proposition du 20 décembre 2002, ne modifiera pas le statut de société exonérée d'impôt de BC Ferries.

INCIDENCES FISCALES FÉDÉRALES CANADIENNES

De l'avis de McCarthy Tétrault s.r.l., conseillers juridiques de BC Ferries et de Farris, Vaughan, Wills & Murphy, conseillers juridiques des preneurs fermes, le texte qui suit résume, à la date des présentes, les principales incidences fiscales fédérales canadiennes généralement applicables en vertu de la LIR à un porteur d'obligations de série 04-1 qui acquiert des obligations de série 04-1 aux termes du présent placement et qui, à tout moment pertinent, aux fins de la LIR, détient les obligations de série 04-1 à titre d'immobilisations et traite sans lien de dépendance avec BC Ferries (un « porteur »). En général, les obligations de série 04-1 seront considérées comme des immobilisations pour un porteur s'il ne les détient pas dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise et ne les a pas acquises dans le cadre d'une ou de plusieurs opérations considérées comme un risque à caractère commercial. Les obligations de série 04-1 détenues par certaines « institutions financières » (au sens de la LIR) ne seront généralement pas des immobilisations pour ces porteurs et seront assujetties aux règles spéciales de la LIR applicables aux titres détenus par des institutions financières. Ces règles ne sont pas commentées dans le présent sommaire et les porteurs d'obligations de série 04-1 pouvant être visés par ces règles devraient consulter leur propre conseiller en fiscalité.

Le présent sommaire se fonde sur les dispositions actuelles de la LIR, de son règlement d'application (le « règlement »), et toutes les propositions visant expressément à modifier la LIR et le règlement publiquement annoncées par le ministre des Finances (Canada), ou pour son compte, avant la date des présentes (les « propositions fiscales »), ainsi que sur l'interprétation des conseillers juridiques des pratiques en matière d'administration et de cotisation actuellement publiées de l'ARC en vigueur à la date des présentes. Le présent sommaire n'est pas un sommaire exhaustif de toutes les incidences fiscales fédérales canadiennes applicables et, sauf tel qu'il est indiqué ci-dessus, ne prévoit pas de modifications du droit ou des pratiques administratives ni ne tient compte des incidences fiscales provinciales, territoriales ou étrangères, lesquelles peuvent différer sensiblement de celles dont il est question aux présentes.

Le présent sommaire n'épuise pas toutes les incidences fiscales fédérales canadiennes applicables à un placement dans des obligations de série 04-1. Le présent sommaire est de nature générale seulement et ne se veut pas un conseil juridique ou fiscal à un porteur en particulier d'obligations de série 04-1, et ne saurait être interprété en ce sens, et aucune déclaration n'est formulée quant aux incidences fiscales pour un porteur en particulier d'obligations de série 04-1. Les souscripteurs éventuels sont donc invités à consulter leur propre conseiller en fiscalité quant aux incidences fiscales de l'acquisition, de la détention et de la disposition d'obligations de série 04-1 dans leur situation particulière, notamment quant à l'application et à l'effet de la législation fiscale, notamment en matière d'impôt sur le revenu, d'une administration fiscale d'un pays, d'une province, d'un État ou d'une municipalité.

Résidents du Canada

La présente partie du sommaire s'applique à un porteur qui, aux fins de la LIR et d'une convention fiscale applicable, et à tout moment pertinent, est ou est réputé être un résident du Canada (un « porteur résident »). Certains porteurs dont les obligations de série 04-1 pourraient par ailleurs ne pas être admissibles en tant qu'immobilisations peuvent obtenir cette admissibilité dans certaines circonstances en faisant le choix irrévocable permis au paragraphe 39(4) de la LIR.

Au 31 octobre 2003, le ministère des Finances a rendu publiques, à des fins de commentaires de la part du public, des propositions provisoires de modifications (les « propositions du 31 octobre ») de la LIR aux termes desquelles, pour les années d'imposition commençant après 2004, le contribuable doit avoir une « attente raisonnable de bénéfice » par rapport à une entreprise ou un bien pour qu'il puisse réaliser une perte à leur égard, et il est précisé que le bénéfice à cette fin ne comprend pas les gains en capital. Les propositions du 31 octobre pourraient, entre autres, avoir des incidences défavorables pour un porteur résident qui a emprunté des fonds pour la souscription des obligations de série 04-1. Le présent sommaire ne traite pas des incidences spéciales pour un tel porteur résident, lequel devrait consulter son propre conseiller en fiscalité à cet égard.

Intérêt sur les obligations de série 04-1

Un porteur résident qui est une société par actions, une société de personnes, une fiducie d'investissement à participation unitaire ou une fiducie dont une société par actions ou une société de personnes est bénéficiaire sera tenu d'inclure dans son revenu pour une année d'imposition l'intérêt sur une obligation de série 04-1 qui lui revient ou est réputé lui revenir à la fin de l'année d'imposition ou qui lui est payable ou lui est payé avant la fin de l'année, sauf dans la mesure où ce montant a été inclus dans son revenu d'une année imposition antérieure.

Tout autre porteur résident, y compris un particulier, sera tenu d'inclure dans le calcul de son revenu pour une année d'imposition tout intérêt sur une obligation de série 04-1 qui lui est payé ou payable dans l'année (selon la méthode dont il se sert habituellement pour calculer son revenu), sauf dans la mesure où ce montant a été par ailleurs inclus dans son revenu pour l'année ou une année d'imposition antérieure.

Lorsqu'un porteur résident est tenu d'inclure un revenu d'intérêt sur une obligation de série 04-1 accumulé avant qu'il n'acquière l'obligation de série 04-1, le porteur résident aura droit à une déduction d'un montant équivalent dans le calcul de son revenu. Le prix de base rajusté pour le porteur résident de l'obligation de série 04-1 sera réduit du montant ainsi déductible.

Disposition des obligations de série 04-1

À la disposition réelle ou réputée d'une obligation de série 04-1, y compris un rachat ou un achat par BC Ferries, un porteur résident sera généralement tenu d'inclure dans son revenu à titre d'intérêt le montant de l'intérêt couru ou réputé couru sur l'obligation de série 04-1 jusqu'à la date de la disposition, dans la mesure où ce montant n'a pas par ailleurs été inclus dans le revenu du porteur résident pour l'année ou une année d'imposition antérieure. De plus, toute prime versée par BC Ferries à un porteur résident par suite de l'exercice du droit de BC Ferries de racheter une obligation de série 04-1 avant son échéance, sera généralement réputée être de l'intérêt reçu par le porteur résident au moment du rachat dans la mesure où elle peut être raisonnablement associée à de l'intérêt qui aurait été payé ou payable par BC Ferries sur l'obligation de série 04-1 pour une année d'imposition se terminant après le rachat, et où elle n'exède pas la valeur au moment du rachat de cet intérêt qui aurait été payé ou payable par BC Ferries.

En général, une disposition réelle ou réputée d'une obligation de série 04-1 donnera lieu à un gain en capital (ou à une perte en capital) dans la mesure où le produit de disposition, déduction faite de tout montant inclus dans le revenu du porteur résident à titre d'intérêt et des frais raisonnables de la disposition, est supérieur (ou est inférieur) au prix de base rajusté de l'obligation de série 04-1 pour le porteur résident immédiatement avant la disposition.

Lorsqu'une disposition donne lieu à un gain en capital pour un porteur résident, la moitié du gain (« un gain en capital imposable ») réalisé par le porteur résident au cours d'une année d'imposition doit généralement être incluse dans le revenu du porteur résident pour cette année. Un gain en capital réalisé par un particulier (sauf certaines fiducies déterminées) peut donner lieu à un impôt minimum de remplacement.

Lorsqu'une disposition donne lieu à une perte en capital pour un porteur résident :

- dans la mesure où la perte n'est pas une perte au titre d'un placement d'entreprise pour le porteur résident (voir le sommaire ci-après), la moitié de la perte (une « perte en capital déductible ») subie par le porteur résident au cours d'une année d'imposition est généralement déductible des gains en capital imposables réalisés par le porteur résident au cours de cette année. Les pertes en capital déductibles en excédent des gains en capital imposables peuvent être reportées rétrospectivement et déduites au cours des trois années d'imposition antérieures ou reportées prospectivement et déduites au cours de toute année d'imposition ultérieure, des gains en capital imposables nets réalisés au cours de ces années, dans la mesure et dans les circonstances décrites dans la LIR; et
- la perte peut être admissible en tant que « perte au titre d'un placement d'entreprise » pour le porteur résident si la disposition est faite à une personne qui traite sans lien de dépendance avec le porteur résident et si BC Ferries est à ce moment une « société exploitant une petite entreprise » aux fins de la LIR. La tranche de la perte en capital admissible en tant que perte au titre d'un placement d'entreprise peut toutefois être réduite si un montant a déjà été déduit aux termes de l'exonération des gains en capital à l'égard d'une immobilisation par le porteur résident.

La moitié d'une perte au titre d'un placement d'entreprise (une « perte au titre d'un placement d'entreprise déductible ») subie par le porteur résident au cours d'une année d'imposition peut généralement être déduite des autres revenus réalisés par le porteur résident au cours de cette année. Les pertes au titre d'un placement d'entreprise

déductibles en excédent du revenu peuvent être reportées rétroactivement et déduites du revenu imposable de l'une ou l'autre des trois années d'imposition antérieures ou reportées prospectivement et déduites du revenu imposable de l'une ou l'autre des sept années d'imposition ultérieures, dans la mesure et dans les circonstances décrites dans la LIR. Des modifications proposées dans le budget fédéral canadien du 23 mars 2004, si elles sont adoptées dans leur version proposée, devraient porter la période de report prospectif de 7 à 10 ans. En général, les pertes au titre d'un placement d'entreprise déductibles qui ne sont pas déduites au cours de cette période peuvent par la suite être reportées prospectivement et déduites des gains en capital imposables aux termes des dispositions résumées ci-dessus applicables aux pertes en capital déductibles. **Les porteurs résidents auxquels ces règles peuvent s'appliquer devraient consulter leur propre conseiller en fiscalité.**

Impôt remboursable supplémentaire

Un porteur résident qui est une « société privée sous contrôle canadien » (au sens de la LIR) peut être redevable d'un impôt remboursable supplémentaire de 6 2/3 % sur certains revenus de placement, notamment l'intérêt et les gains en capital imposables.

Non-résidents du Canada

La présente partie du sommaire s'applique à un porteur qui, aux fins de la LIR et d'une convention fiscale applicable et à tout moment pertinent, n'est pas ni n'est réputé être un résident du Canada, n'utilise pas, ni ne détient, ni n'est réputé utiliser, ni détenir les obligations de série 04-1 dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise au Canada (un « porteur non-résident »). Des règles spéciales, qui ne sont pas commentées aux présentes, peuvent s'appliquer à un non-résident qui est un assureur exploitant une entreprise au Canada et ailleurs.

Intérêt sur les obligations de série 04-1

L'intérêt payé ou crédité ou réputé payé ou crédité sur une obligation de série 04-1 à un porteur non-résident ne devrait pas être assujéti à la retenue d'impôt canadien des non-résidents.

Disposition des obligations de série 04-1

Outre les retenues d'impôt sur l'intérêt réel ou réputé, dont un porteur non-résident devrait être exonéré tel qu'il est décrit ci-dessus, un porteur non-résident ne sera redevable d'aucun impôt sur le revenu (y compris sur les gains en capital imposables) en vertu de la LIR à la disposition réelle ou réputée d'une obligation de série 04-1, y compris le rachat ou l'achat par BC Ferries.

Un porteur non-résident ne sera pas assujéti à l'impôt en vertu de la LIR sur un gain en capital réalisé à la disposition réelle ou réputée d'une obligation de série 04-1, y compris un rachat ou un achat par BC Ferries.

CONTRATS IMPORTANTS

Suit une liste des seuls contrats importants que BC Ferries a conclus au cours des deux dernières années ou conclura au plus tard à la clôture, hormis les contrats conclus dans le cours normal :

- a) le contrat de services de traversier décrit à la rubrique « Contrat de services de traversier »;
- b) le contrat-cadre et les baux des terminaux décrits à la rubrique « Baux des terminaux »;
- c) la convention de fiducie et la convention de fiducie complémentaire relatives aux obligations de série 04-1 décrites aux rubriques « Programme des marchés des capitaux » et « Détails concernant le placement »;
- d) la convention de confirmation décrite à la rubrique « Programme des marchés des capitaux — Convention de confirmation »;
- e) l'entente de crédit créant la facilité de crédit décrite à la rubrique « Programme des marchés des capitaux — Facilité de crédit »; et
- f) la convention de prise ferme décrite à la rubrique « Mode de placement ».

Des exemplaires des documents précités peuvent être consultés pendant les heures normales de bureau aux bureaux de BC Ferries au 1112 Fort Street, Victoria (Colombie-Britannique), Canada V8V 4V2.

QUESTIONS D'ORDRE JURIDIQUE

Les points dont il est question aux rubriques « Admissibilité à des fins de placement » et « Incidences fiscales fédérales canadiennes » et certaines autres questions d'ordre juridique concernant l'émission et la vente des obligations de série 04-1 offertes aux présentes seront examinés pour le compte de BC Ferries par McCarthy Tétrault s.r.l., et pour le compte des preneurs fermes par Farris, Vaughan, Wills & Murphy. M^{me} Elisabeth J. Harrison, qui est devenue présidente du conseil d'administration de BC Ferries le 31 mars 2004, est une associée du cabinet d'avocats Farris, Vaughan, Wills & Murphy.

LITIGES EN COURS

Sauf tel qu'il est décrit ci-après, BC Ferries n'est partie à aucun litige important ni n'a connaissance d'un tel litige important imminent visant BC Ferries ou ses biens.

BC Ferries exploite le terminal de traversier Tsawwassen situé à Delta (Colombie-Britannique). BC Ferries loue le terminal et le pont-jetée de la province. BC Ferries est défenderesse dans une action intentée devant une Cour suprême de la Colombie-Britannique en février 2002 par la Première nation de Tsawwassen (« PNT ») et d'autres parties à l'égard de nuisances et de violations des droits côtiers qui seraient préjudiciables à la réserve de la PNT et aux zones riveraines en raison de l'existence et de l'exploitation du terminal de traversier Tsawwassen et du pont-jetée, et du terminal, du dépôt de conteneurs (Deltaport) et du pont-jetée du port Roberts Bank dont la Vancouver Port Authority (« VPA ») est propriétaire et exploitante, et également défenderesse dans cette affaire. La partie demanderesse veut obtenir des dommages-intérêts des défenderesses, ainsi qu'une injonction en vue de faire déplacer ou modifier les deux ponts-jetées et de mettre fin au préjudice reproché. Le début du procès est prévu le 14 février 2005. La province, qui a initialement construit le terminal de traversier et le pont-jetée, le gouvernement du Canada, qui a approuvé le pont-jetée et l'aménagement portuaire de la VPA et qui aurait selon la PNT manqué à ses devoirs fiduciaires, BCTFA et B.C. Rail Ltd. sont également défendeurs dans cette affaire. BC Ferries estime que les demandes dont elle fait l'objet sont sans fondement et que le litige n'aura pas d'incidence importante sur son activité.

BC Ferries, de même que la province, le gouvernement du Canada, la VPA, BCTFA et B.C. Rail Ltd., est défenderesse dans une autre action devant une Cour suprême de la Colombie-Britannique intentée en décembre 2003 par la PNT et d'autres parties qui allèguent, entre autres, une violation de titres et de droits autochtones et qui demandent diverses déclarations, notamment une déclaration selon laquelle l'État (provincial et fédéral) a illégalement accordé divers baux, permis, titres et régimes fonciers sur le territoire revendiqué par la PNT. La partie demanderesse demande en outre l'annulation de ces baux, permis, titres et régimes fonciers. La partie demanderesse cherche également à obtenir une comptabilisation de l'ensemble des profits, des loyers et des autres avantages que les parties défenderesses ont acquis par suite de leur utilisation du territoire revendiqué par la PNT. Ces demandes, si elles réussissent, pourraient avoir une incidence sur le terminal de traversiers Tsawwassen et certaines autres installations de BC Ferries dans les îles Gulf. BC Ferries ne peut établir à ce stade quelle incidence cette action aura sur son activité.

BC Ferries, de même que la province, le gouvernement du Canada et d'autres parties, est défenderesse dans une action devant une Cour suprême de la Colombie-Britannique introduite en décembre 2003 par la Première nation Snuneymuxw (la « bande de Nanaimo ») et d'autres parties qui allèguent, en autres, une violation de titres et de droits ancestraux et qui sollicitent diverses déclarations, notamment une déclaration selon laquelle les actions des défenderesses autorisant diverses activités (y compris la construction du terminal de traversier Duke Point) dans le territoire revendiqué par la bande de Nanaimo, constituent une nuisance, une violation du devoir fiduciaire et une négligence. La demanderesse sollicite par ailleurs des déclarations selon lesquelles BC Ferries viole le droit de propriété de la bande et les parties défenderesses ont injustement reçu des revenus de la violation des droits ou titres autochtones. Si elles sont accueillies, ces demandes pourraient nuire au terminal de traversier Duke Point. BC Ferries ne peut affirmer à ce stade qu'elles incidences cette action aura sur son activité.

De plus, BC Ferries a pris connaissance de plusieurs nouvelles actions intentées par divers groupes autochtones qui, si elles réussissent, pourraient avoir une incidence sur les installations de BC Ferries, même si BC Ferries n'est pas constituée défenderesse dans ces actions. Voir « Facteurs de risque — Revendications territoriales autochtones ».

BC Ferries est actuellement partie à un arbitrage exécutoire officiel avec le syndicat représentant ses employés. L'arbitre ne rendra sa décision qu'aux alentours de juin 2004. Voir « Activités de BC Ferries — Ressources humaines ».

VÉRIFICATEURS, FIDUCIAIRE ET AGENT PAYEUR

Les vérificateurs de BC Ferries sont KPMG s.r.l., au 730 View Street, bureau 800, Victoria (Colombie-Britannique) V8W 3Y7.

Société de fiducie Computershare du Canada est le fiduciaire aux termes de la convention de fiducie et de la convention de fiducie complémentaire relatives aux obligations de série 04-1. Les registres pour l'inscription et le transfert des obligations de série 04-1 seront tenus au bureau principal du fiduciaire à Vancouver. Le fiduciaire est également l'agent payeur pour les obligations de série 04-1.

DROITS DE RÉOLUTION ET SANCTIONS CIVILES

La législation en valeurs mobilières de certaines provinces du Canada confère à l'acquéreur un droit de résolution qui ne peut être exercé que dans les deux jours ouvrables suivant la réception réelle ou réputée du prospectus et des modifications. Ces lois permettent également à l'acquéreur de demander la nullité, la révision du prix ou, dans certains cas, des dommages-intérêts par suite d'opérations de placement effectuées avec un prospectus contenant des informations fausses ou trompeuses ou par suite de la non-transmission du prospectus. Toutefois, ces diverses actions doivent être exercées dans des délais déterminés. On se reportera aux dispositions applicables et on consultera éventuellement un conseiller juridique.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au conseil d'administration de British Columbia Ferry Services Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de British Columbia Ferry Services Inc. (la « société ») aux 31 mars 2004 et 2003 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 mars 2004. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société aux 31 mars 2004 et 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 mars 2004 selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Victoria, Canada
Le 28 avril 2004
(Le 19 mai 2004 pour la note 18)

(signé) KPMG s.r.l.
Comptables agréés

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
BILANS CONSOLIDÉS
(en milliers de dollars)

	Aux 31 mars	
	2004	2003
ACTIF		
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces	17 939 \$	14 557 \$
Débiteurs	5 857	27 506
Charges payées d'avance	5 717	7 420
Stocks	23 570	19 305
	53 083	68 788
Immobilisations (note 2)	551 474	567 968
Frais de financement reportés	1 190	—
Bail foncier à long terme (note 3)	24 040	—
	629 787 \$	636 756 \$
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	37 262 \$	43 849 \$
Intérêts à verser sur la dette à long terme	61	—
Montant à payer à la province (note 4)	—	17 213
Charges sociales à payer	36 276	39 281
Produits reportés	13 003	11 941
Obligations reportées au titre des avantages sociaux échéant au cours du prochain exercice	2 415	2 665
	89 017	114 949
Obligations reportées au titre des avantages sociaux (note 5)	15 644	18 629
Dette à long terme (note 6)	427 701	—
	532 362	133 578
Capitaux propres		
Capital-actions (note 7)	75 478	6 851
Surplus d'apport (note 8)	—	536 957
Bénéfices non répartis (déficit)	21 947	(40 630)
	97 425	503 178
Engagements (notes 2 et 12)		
Passif éventuel (notes 16 et 17)		
Événement postérieur à la date du bilan (note 18)		
	629 787 \$	636 756 \$

Au nom du conseil,

(signé) GRAHAM M. WILSON
administrateur

(signé) ELIZABETH J. HARRISON, c.r.
administratrice

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS
(en milliers de dollars)

	Exercices terminés les 31 mars		
	2004	2003	2002
Produits			
Péages	323 023 \$	315 618 \$	305 710 \$
Prime pour services de traversier (note 9)	105 806	—	—
Entente de subvention fédérale/provinciale (note 10)	23 975	23 377	22 953
Ventes au détail	63 206	61 762	60 374
Autres produits	17 721	14 866	12 329
Subvention à caractère fiscal pour carburant	—	74 243	71 706
	<u>533 731</u>	<u>489 866</u>	<u>473 072</u>
Charges			
Exploitation	261 387	250 583	248 441
Entretien	79 361	75 586	72 518
Administration	70 298	71 590	63 887
Coût des marchandises vendues au détail	23 298	22 046	22 479
Amortissement	47 355	44 050	46 056
	<u>481 699</u>	<u>463 855</u>	<u>453 381</u>
Bénéfice d'exploitation	52 032	26 011	19 691
Gain de change	190	150	176
Intérêts débiteurs	(22 672)	(1 364)	(1 757)
Perte sur la cession d'immobilisations et réduction de la valeur d'immobilisations	(1 565)	(412)	(732)
Bénéfice avant les éléments ci-dessous	27 985	24 385	17 378
Perte à la cession de traversiers à grande vitesse (note 4)	—	(53 107)	—
Provision pour réduction de la valeur de traversiers à grande vitesse (note 4) .	—	—	(40 000)
Bénéfice net (perte)	27 985	(28 722)	(22 622)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(40 630)	(11 908)	10 714
Virement du surplus d'apport (note 8)	40 630	—	—
Dividende sur les actions privilégiées (note 7)	(6 038)	—	—
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	<u>21 947 \$</u>	<u>(40 630)\$</u>	<u>(11 908)\$</u>

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE
(en milliers de dollars)

	Exercices terminés les 31 mars		
	2004	2003	2002
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités suivantes :			
Exploitation			
Bénéfice net (perte)	27 985 \$	(28 722)\$	(22 622)\$
Éléments n'ayant pas d'incidence sur l'encaisse			
Amortissement	47 355	44 050	46 056
Perte à la cession de traversiers à grande vitesse	—	53 107	—
Provision pour réduction de la valeur de traversiers à grande vitesse	—	—	40 000
Autres dépenses hors caisse	3 227	20 905	1 911
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement	(9 092)	(15 508)	1 448
	<u>69 475</u>	<u>73 832</u>	<u>66 793</u>
Financement			
Produit de l'émission de la dette à long terme	427 701	—	—
Produit de l'émission d'une action	1	—	—
Rachat d'actions	(427 701)	—	—
Paiement à la province (notes 4 et 8)	(17 213)	—	—
Dividende sur les actions privilégiées	(6 038)	—	—
Frais de financement reportés engagés	(1 190)	—	—
Remboursements de capital des obligations découlant des contrats de location-acquisition (note 11)	—	(18 681)	(2 688)
	<u>(24 440)</u>	<u>(18 681)</u>	<u>(2 688)</u>
Investissement			
Produit de la vente d'immobilisations	17 996	84	45
Acquisition d'immobilisations	(59 649)	(58 198)	(54 850)
	<u>(41 653)</u>	<u>(58 114)</u>	<u>(54 805)</u>
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	3 382	(2 963)	9 300
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	14 557	17 520	8 220
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	<u>17 939 \$</u>	<u>14 557 \$</u>	<u>17 520 \$</u>

Renseignements complémentaires sur les flux de trésorerie (note 15)

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
(en milliers de dollars)

British Columbia Ferry Services Inc. (la « société ») a été constituée en vertu de la loi intitulée *Company Act* (Colombie-Britannique) au moyen d'une conversion le 2 avril 2003. La principale activité de la société consiste en la prestation de services de traversier côtiers en Colombie-Britannique.

La société est assujettie à la *Loi sur les transbordeurs côtiers* (la « Loi ») qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2003. Son action ordinaire est détenue par la British Columbia Ferry Authority, société sans capital-actions, et elle est réglementée par le British Columbia Ferries Commissioner, afin d'assurer que les tarifs sont justes et raisonnables et pour surveiller les niveaux de service.

Avant la conversion, la société était exploitée sous la dénomination sociale de British Columbia Ferry Corporation et elle avait été constituée en vertu de la loi intitulée *Ferry Corporation Act* le 30 juin 1976. Le ministre des Finances détenait les actions de British Columbia Ferry Corporation à titre de représentant de sa Majesté la Reine du chef de la province de Colombie-Britannique. Les chiffres correspondants sont ceux de British Columbia Ferry Corporation.

Pour effectuer la conversion, diverses opérations ont été conclues le 1^{er} avril 2003 ou aux environs de cette date, notamment :

- la vente à la British Columbia Transportation Finance Authority des terrains et des terminaux, puis leur location auprès de cette autorité;
- l'émission de titres d'emprunt à la province de la Colombie-Britannique (la « province »);
- la réorganisation du capital-actions;
- le rachat d'actions ordinaires détenues auparavant par la province;
- l'émission d'une action ordinaire à la British Columbia Ferry Authority; et
- l'émission d'actions privilégiées à la province.

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Mode de présentation

Les états financiers consolidés de la société ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Les états financiers consolidés de la société comprennent les comptes de la société et ceux de ses filiales en propriété exclusive, Deas Pacific Marine Inc. (« DPMI »), Catamaran Ferries International Inc. (« CFI ») et Pacific Marine Leasing Inc. (« PMLI »). Tous les soldes et les opérations intersociétés importants ont été éliminés lors de la consolidation. Jusqu'à ce jour, la filiale PMLI a été inactive.

b) Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces se composent d'espèces et de placements qui, de par leur nature, sont facilement réalisables et dont l'échéance est généralement inférieure à trois mois.

c) Stocks

Les stocks, composés de matières premières et de fournitures, de matières de ravitaillement et de carburant, sont évalués au coût moyen pondéré ou à la valeur de remplacement actuelle, selon le moindre des deux.

d) Immobilisations

Le coût des remplacements, ajouts, rajouts et améliorations importants ainsi que les frais généraux directs et les frais de financement qui sont engagés durant la construction sont capitalisés. Les frais d'entretien, de réparation, de carénage et les réfections et remplacements mineurs sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Les immobilisations, y compris les actifs acquis aux termes de contrats de location-acquisition, sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative des actifs aux taux suivants :

<u>Catégorie d'actifs</u>	<u>Durée de vie utile estimative</u>
Coque des bateaux	de 20 à 40 ans
Systèmes de propulsion et de servitude	20 ans
Installations maritimes	de 20 à 40 ans
Bâtiments	de 20 à 40 ans
Matériel et autres	de 3 à 20 ans

e) *Dépréciation d'actifs à long terme*

Aux termes du chapitre 3063 du *Manuel de l'ICCA*, « Dépréciation d'actifs à long terme », la société évalue les immobilisations pour déterminer si elles ont subi une dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La recouvrabilité d'actifs destinés à être utilisés est évaluée en comparant leur valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés que ces actifs devraient permettre de dégager. Si ces immobilisations sont considérées comme ayant subi une dépréciation, la perte de valeur qui est constatée est équivalente à l'excédent de la valeur comptable des actifs sur leur juste valeur marchande. Les actifs destinés à être sortis sont constatés selon la valeur comptable ou la juste valeur, selon la moindre des deux, déduction faite des frais de vente.

f) *Constataion des produits*

Les produits tirés des péages sont constatés lorsque le transport est fourni. La valeur des bons d'échange vendus d'avance est comprise dans le bilan au poste des produits reportés.

g) *Avantages sociaux futurs*

La société et ses employés cotisent au Régime de pension de retraite de la fonction publique. La Pension Corporation de la province de la Colombie-Britannique administre le Régime, y compris le versement des prestations de retraite et les avantages complémentaires de retraite, au nom des employeurs. Le Régime se définit comme un régime de retraite interentreprise à prestations déterminées. Aux termes d'une administration fiduciaire conjointe, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2001, les risques et les avantages associés au déficit ou à l'excédent actuariel du Régime sont partagés entre les employeurs et les membres du Régime et ils seront reflétés dans leurs cotisations futures. La plus récente évaluation actuarielle a permis de déterminer que le Régime présente une situation excédentaire. Tous les avantages sociaux futurs capitalisés dans le cadre du Régime sont comptabilisés prospectivement.

En outre, les employés admissibles peuvent bénéficier de certaines prestations de retraite particulières, telles qu'elles sont prévues aux termes de la convention collective et des conditions d'emploi. La société comptabilise l'obligation future au titre de ces prestations sur la durée prévue de service des employés. Des évaluations actuarielles ont été obtenues pour certaines obligations au titre des avantages futurs.

h) *Recours à des estimations*

La préparation d'états financiers consolidés conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs et des passifs et sur les informations relatives aux actifs et passifs éventuels à la date des états financiers consolidés, ainsi que sur la valeur comptable des produits et des charges de la période. Les éléments importants exigeant le recours à des estimations de la direction portent sur l'évaluation des actifs destinés à la revente, la durée d'utilisation des immobilisations et la période d'amortissement

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

correspondante, la recouvrabilité des immobilisations, l'évaluation des avantages sociaux futurs et les provisions pour éventualités. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

i) *Impôts*

La société est exonérée des impôts provinciaux et fédéraux. À compter de l'année civile 2004, la société paiera des impôts fonciers en fonction de la valeur imposable. Au cours des années précédentes, des subventions, plutôt que des impôts fonciers, étaient versées aux municipalités où la société exerce des activités.

Au cours des années précédentes, la société n'était pas imposée ni ne payait la TPS. Depuis le 2 avril 2003, elle est assujettie à la TPS. La prestation de services de traversier pour passagers et véhicules représente une fourniture exonérée en vertu de la *Loi sur la taxe d'assise*.

j) *Devises étrangères*

La monnaie d'exploitation habituelle de la société est le dollar canadien. Les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur aux dates des opérations. Les gains et les pertes de change sont portés à l'état des résultats de l'exercice au cours duquel ils sont constatés.

k) *Frais de financement reportés*

Les frais de financement et les honoraires juridiques engagés sont capitalisés et amortis selon la méthode linéaire sur la durée du financement.

l) *Chiffres de l'exercice précédent*

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été réagencés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice à l'étude.

2. IMMOBILISATIONS

<u>31 mars 2004</u>	<u>Prix coûtant</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur comptable nette</u>
Navires détenus	708 087 \$	440 203 \$	267 884 \$
Navires détenus aux termes de contrats de location-acquisition . . .	50 377	30 892	19 485
Postes à quai, bâtiments et matériel	73 152	48 066	25 086
Postes à quai, bâtiments et matériel détenus aux termes de contrats de location-acquisition	404 397	202 104	202 293
Terrains	1 107	—	1 107
Construction en cours	35 619	—	35 619
	<u>1 272 739 \$</u>	<u>721 265 \$</u>	<u>551 474 \$</u>

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

2. IMMOBILISATIONS (suite)

<u>31 mars 2003</u>	<u>Prix coûtant</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur comptable nette</u>
Navires détenus	682 660 \$	416 161 \$	266 499 \$
Navires détenus aux termes de contrats de location-acquisition . . .	50 066	30 550	19 516
Postes à quai, bâtiments et matériel	461 664	234 271	227 393
Terrains	25 451	—	25 451
Construction en cours	28 609	—	28 609
Actifs destinés à la revente	500	—	500
	<u>1 248 950 \$</u>	<u>680 982 \$</u>	<u>567 968 \$</u>

En plus de la construction en cours mentionnée ci-dessus, des engagements contractuels liés à des immobilisations en construction ont totalisé 28,4 millions de dollars au 31 mars 2004 (13,0 millions de dollars au 31 mars 2003).

3. BAIL FONCIER À LONG TERME

Le 1^{er} avril 2003, les terrains et les installations qui constituent les terminaux de la société ont été cédés par la société à la BC Transportation Financing Authority (« BCTFA »), société d'État de la Colombie-Britannique et partie apparentée au moment de l'opération. En échange, la société s'est vue reconnaître un paiement anticipé au titre des baux des terrains et des installations cédés. Les installations, dont la durée de vie est inférieure à la durée du bail, sont considérées comme faisant l'objet d'un contrat de location-acquisition; par conséquent, elles ont été capitalisées et sont comprises dans les immobilisations. Elles sont amorties selon la méthode d'amortissement de la société.

Les terrains, dont la durée de vie utile est indéfinie, sont considérés comme faisant l'objet d'un contrat de location-exploitation. Le paiement anticipé du bail foncier a été reporté et sera amorti selon la méthode linéaire sur une période de quatre-vingts ans, soit la durée initiale de soixante ans du bail, plus une option de renouvellement à prix de faveur de vingt ans.

L'opération est reflétée en fonction de la valeur comptable des installations et des terrains cédés.

4. MONTANT À PAYER À LA PROVINCE ET PERTE À LA CESSION DE TRAVERSIERS À GRANDE VITESSE

En juin 1994, le gouvernement provincial a annoncé le PacifiCat Fast Ferry Project. La construction du premier navire a été entreprise en juillet 1996. En mars 2000, par suite d'une enquête indépendante et d'évaluations auprès de la clientèle, le gouvernement provincial a déclaré que le projet avait échoué et il a demandé à la société de vendre immédiatement les trois navires PacifiCat.

Les trois navires PacifiCat et l'équipement connexe ont été vendus le 24 mars 2003 au moyen d'une vente aux enchères internationale sans mise à prix pour un produit brut de 13,65 millions de dollars US. Un agent international s'est efforcé, sans succès, de vendre les navires au cours de la période allant de juillet 2000 à décembre 2002, moment où la décision a été prise de s'en départir au moyen d'une vente aux enchères.

La province a ordonné à la société que celle-ci lui verse le produit, moins les commissions, tiré de la vente aux enchères. Le montant, s'élevant à 17,2 millions de dollars CA, a été imputé au surplus d'apport et il est classé à titre de montant à payer à la province dans le bilan au 31 mars 2003; il a été versé au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2004.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

5. OBLIGATIONS REPORTÉES AU TITRE DES AVANTAGES SOCIAUX

	Aux 31 mars	
	2004	2003
Charge à payer au titre des congés de maladie	1 069 \$	1 307 \$
Charge à payer au titre des demandes d'indemnisation des accidentés du travail	6 893	9 308
Primes de retraite	9 464	10 082
Autres avantages sociaux futurs	633	597
	18 059	21 294
Obligations reportées au titre des avantages sociaux échéant au cours du prochain exercice	(2 415)	(2 665)
	15 644 \$	18 629 \$

Avant le 31 mars 2003, la société participait au système de couverture appelé « deposit class coverage system » du Workers' Compensation Board de la Colombie-Britannique et la charge à payer au titre des demandes d'indemnisation des accidentés du travail était calculée en fonction d'évaluations actuarielles, appropriées pour ce système. Depuis le 31 mars 2003, la société est couverte par le système de taux du Workers' Compensation Board. Le passage au système de taux a donné lieu à une charge résiduelle liée à l'ancien système de couverture, charge qui a été évaluée à l'aide d'hypothèses actuarielles, appropriées pour un régime fermé.

Les primes de retraite sont versées à tous les employés admissibles au moment de leur retraite. Le montant de la prime est déterminé selon les modalités contenues dans la convention collective entre la société et le syndicat BC Ferry and Marine Workers' Union.

6. DETTE À LONG TERME

	Aux 31 mars	
	2004	2003
Débtenture détenue par la province de la Colombie-Britannique échéant le 1 ^{er} avril 2006; portant intérêt semestriellement à terme échu au taux de 5,18 % (sous réserve d'un rajustement dans certains cas); garantie par une hypothèque enregistrée sur les navires et sur le droit de tenure à bail aux termes du bail du terminal et par un contrat de garantie générale sur des propriétés	427 701 \$	— \$
	427 701 \$	— \$

7. CAPITAL-ACTIONS

a) *Autorisé :*

- 1 000 000 d'actions ordinaires de catégorie A, avec droit de vote, sans valeur nominale
- 1 action ordinaire de catégorie B, avec droit de vote, sans valeur nominale
- 80 000 actions privilégiées de catégorie C, sans droit de vote, à dividende cumulatif de 8 %, ayant une valeur nominale de 1 000 \$ par action, convertibles en actions de catégorie A à la vente des actions de catégorie B en circulation par l'actionnaire initial. Des droits spéciaux rattachés aux actions de catégorie C restreignent la capacité de la société d'émettre des actions et de déclarer des dividendes.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

7. CAPITAL-ACTIONS (suite)

Avant que la société ne devienne la BCFSI le 2 avril 2003, le capital-actions autorisé était composé de 1 000 000 d'actions ordinaires non classées sans valeur nominale pouvant donner lieu à une contrepartie maximale de 100 millions de dollars.

b) *Émis et en circulation :*

	Aux 31 mars			
	2004		2003	
	Nombre d'actions	Montant \$	Nombre d'actions	Montant \$
Action ordinaire de catégorie B	1	1 \$	—	— \$
Actions privilégiées de catégorie C	75 477	75 477	—	—
Actions ordinaires non classées	—	—	68 512	6 851
		75 478 \$		6 851 \$

Le 2 avril 2003, la société a modifié son mémoire de constitution afin de réviser le nombre et les catégories d'actions autorisées; elle a également racheté la totalité de ses actions ordinaires en circulation à ce moment et a émis une action ordinaire de la nouvelle catégorie B et 75 477 actions privilégiées de la nouvelle catégorie C.

c) *Dividendes*

Les dividendes déclarés sur les actions privilégiées de catégorie C à dividende cumulatif, le cas échéant, sont payables annuellement le 31 mars, chaque année. Tous les dividendes ont été versés.

8. SURPLUS D'APPORT

	Aux 31 mars	
	2004	2003
Solde au début de l'exercice	536 957 \$	554 170 \$
Valeur de rachat des actions excédant le capital libéré	(496 327)	—
Élimination du déficit	(40 630)	—
Montant à payer à la province	—	(17 213)
Solde à la fin de l'exercice	— \$	536 957 \$

Un surplus d'apport a résulté de la différence entre la valeur constatée de certains actifs reçus de la province au cours des exercices précédents et leur coût pour la société ainsi que de la dette transférée à la province. La valeur comptable a diminué au 31 mars 2000 par suite de l'élimination du déficit accumulé de la société pour refléter la structure financière à ce moment.

La valeur comptable a été réduite davantage au 31 mars 2003, lorsque la province, à titre d'actionnaire unique à ce moment, a exigé de recevoir le paiement du produit de 17,2 millions de dollars, déduction faite de la commission, tiré de la vente aux enchères des actifs destinés à la revente.

Le 2 avril 2003, la société a racheté la totalité de ses actions en circulation pour 503,2 millions de dollars. Le montant excédant le capital libéré, soit 496,3 millions de dollars, a été imputé au surplus d'apport. Par la suite, le surplus d'apport a été réduit à zéro grâce à l'élimination du déficit accumulé.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

9. PRIME POUR SERVICES DE TRAVERSIER

La société a conclu une entente avec la province entrée en vigueur le 1^{er} avril 2003 et visant la prestation de services de traversier qui ne seraient pas commercialement viables aux termes de la structure tarifaire réglementaire actuelle. En échange de la prime, la société offre les niveaux de services de traversier convenus sur des routes précises et elle administre certaines mesures d'ordre social au nom de la province. La durée de l'entente est de soixante ans, les détails de l'entente pouvant être renégociés après la première période de cinq ans et chaque période de quatre ans, par la suite. La période initiale donne lieu à une prime annuelle d'environ 106 millions de dollars.

10. ENTENTE DE SUBVENTION DES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAL

La société reçoit des revenus fournis à la province de Colombie-Britannique par le gouvernement du Canada aux termes d'une entente entre les gouvernements fédéral et provincial visant la prestation de services de traversier et de fret côtier ainsi que des services voyageurs dans les eaux de la Colombie-Britannique. Le paiement augmente chaque année en fonction de l'indice des prix à la consommation à Vancouver.

11. OBLIGATIONS DÉCOULANT DES CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2003, les bailleurs de chacun des contrats de location-acquisition de la société, notamment les affréteurs des navires Queen of Surrey et Queen of Oak Bay, ont accepté la cession des ententes d'affrètement coque nue existantes à la BCTFA. La province, à titre de garant des baux initiaux, a accepté de maintenir sa garantie après la cession.

Par la suite, la BCTFA a immédiatement sous-affrété chacun des navires à la société en contrepartie d'un paiement unique représentant la valeur actualisée de la totalité des paiements restants en fonction du premier terme de chaque entente initiale. Parallèlement, la société a fait l'acquisition d'options de montants équivalents à la valeur actualisée de la charge de rachat de chacun des navires.

Ces options, si elles sont levées, exigent que la BCTFA se prévale des clauses de rachat offertes à la fin du premier terme de chaque entente initiale et qu'elle transfère les titres à la société. Le prix de levée est de 1 \$ pour chaque option.

La société a déclaré son intention de lever chacune de ses options. Le titre du navire Queen of Surrey devrait être cédé, sans paiement supplémentaire, le 1^{er} janvier 2006. Le titre du navire Queen of Oak Bay devrait être cédé, sans paiement supplémentaire, le 1^{er} janvier 2007.

Les intérêts supplémentaires payés en raison des taux d'intérêt utilisés pour le paiement anticipé du contrat de location-acquisition du Queen of Surrey ont été capitalisés et seront amortis selon la méthode linéaire jusqu'à la fin de l'entente initiale. Aucun intérêt supplémentaire n'a été versé dans le cadre du paiement anticipé du contrat de location-acquisition du navire Queen of Oak Bay.

12. ENTENTE STRATÉGIQUE

En avril 2003, la société a conclu une entente stratégique de cinq ans avec IBM Canada ltée pour la location de matériel et de logiciels informatiques ainsi que pour la mise en œuvre de solutions technologiques et d'affaires.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

12. ENTENTE STRATÉGIQUE (suite)

Les engagements de la société dans le cadre de cette entente sont ventilés comme suit :

Exercice se terminant en	
2005	11 173 \$
2006	9 927
2007	2 166
2008	2 003
	<u>25 269 \$</u>

13. GESTION DU RISQUE

a) *Gestion du carburant*

La société gère le risque auquel l'expose la fluctuation des prix du carburant pour les navires en concluant des swaps avec certains intermédiaires financiers afin d'ajouter une composante fixe à la nature variable inhérente des prix du carburant. Avant le 1^{er} avril 2003, la société a conclu des contrats à terme signés par le Ministry of Finance and Corporate Relations (de la Colombie-Britannique) au nom de la société. Les instruments de couverture du carburant sont utilisés uniquement pour réduire le risque lié aux prix du carburant, et non pour en tirer des bénéfices commerciaux. Les gains et les pertes résultant des contrats sont constatés à titre de composante des frais de carburant. Des contrats relatifs aux besoins prévus en carburant sont conclus pour des durées pouvant aller jusqu'à trois ans. Au 31 mars 2004, la société a effectivement couvert environ 32 % de ses besoins prévus en carburant pour l'exercice se terminant le 31 mars 2005 et elle a couvert environ 58 % du carburant consommé au cours de l'exercice à l'étude.

b) *Risque de crédit et de taux d'intérêt*

La direction est d'avis que la société ne fait pas l'objet d'une concentration de risque de crédit importante. La plupart des débiteurs de la société résultent de la vente de billets aux passagers, dont le paiement est réglé à l'aide des principales cartes de crédit. Ces débiteurs, de court terme, sont généralement réglés peu après la vente. La société gère le risque de crédit lié aux instruments financiers en choisissant des contreparties solvables et en limitant son exposition à une contrepartie unique.

La société peut conclure des contrats de taux d'intérêt pour gérer son exposition sur les instruments d'emprunt. Au 31 mars 2004, la société n'avait pas de contrat de taux d'intérêt en cours.

Avant le 1^{er} avril 2003, la société a signé des contrats et conclu des ententes par l'entremise du Ministry of Finance and Corporate Relations.

c) *Juste valeur des instruments financiers*

La juste valeur des débiteurs, des créditeurs et des charges à payer et des intérêts à verser sur la dette à long terme se rapproche de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme. La juste valeur de la dette à long terme se rapproche de sa valeur comptable puisqu'elle porte intérêt à un taux qui se rapproche de celui du marché et qui peut être rajusté dans certaines circonstances.

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Conformément à la loi intitulée *Coastal Ferry Act*, la société traite les opérations au nom de sa société mère, British Columbia Ferry Authority (« BCFA »), et ce, sans frais. Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2004, la société a payé des frais de gestion de 24 651 \$ à BCFA.

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS (suite)

La province détient les 75 477 actions privilégiées sans droit de vote de la société ainsi que la débenture garantie de 427,7 millions de dollars de la société; par contre elle n'a pas de droit de vote relativement à la société ou à sa société mère, BCFA.

Avant le 2 avril 2003, les actions ordinaires de la société étaient détenues par le Minister of Finance à titre de représentant de Sa majesté la Reine du chef de la province de Colombie-Britannique. Avant le 2 avril 2003, la société utilisait les terres de la Couronne pour les terminaux et l'accès par autoroute sans avoir à payer de loyer ni d'impôts fonciers. Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2003, la société a effectué des paiements à des municipalités de 1,4 million de dollars (1,4 million de dollars en 2002) tenant lieu de taxes foncières pour les terminaux situés dans les limites municipales, et la filiale de la société a payé des impôts fonciers correspondant à la valeur imposable. En outre, avant le 2 avril 2003, la société a reçu, aux termes de la loi provinciale, une subvention à caractère fiscal pour carburant aux termes de laquelle la société reçoit 0,0125 \$/litre de la taxe provinciale sur le carburant.

La société conclut des opérations avec des organismes gouvernementaux, des ministères provinciaux et des sociétés d'État, notamment la British Columbia Hydro and Power Authority, la British Columbia Buildings Corporation et la division des services de technologie de l'information du Ministry of Finance and Corporate Relations, selon des conditions commerciales normales. Avant le 2 avril 2003, ces entités constituaient des apparentés.

15. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

	Exercices terminés les 31 mars		
	2004	2003	2002
Espèces versées au titre des intérêts au cours de l'exercice	22 420 \$	3 365 \$	1 803 \$
Opérations hors caisse			
Émission d'actions privilégiées	75 477	—	—
Cession de terminaux, valeur comptable nette	230 232	—	—
Contrats de location-acquisition liés aux installations des terminaux, montant net payé à l'avance	205 888	—	—
Contrat de location-exploitation pour les terrains des terminaux, montant net payé à l'avance	24 344	—	—

16. PASSIF ÉVENTUEL

Dans le cours normal des affaires, la société fait l'objet de divers poursuites et litiges dont l'issue ne peut être déterminée. La société souscrit une assurance adéquate pour atténuer le risque financier lié à de telles questions. La direction est d'avis que le passif total net, le cas échéant, découlant de ces poursuites et litiges n'aura pas de conséquences importantes pour la société. Tous les frais et recouvrements futurs supplémentaires, qui diffèrent des montants comptabilisés, seront constatés à titre de charges ou de produits, selon le cas.

17. CONVENTION COLLECTIVE

La convention collective entre la société et la BC Ferry and Marine Workers' Union (« BCFMWU ») a expiré le 31 octobre 2003. À titre de mesure temporaire, au moment de la constitution de DPMI, la convention expirée a été consentie aux employés de DPMI qui ont été transférés de BCFSI. DPMI négocie maintenant ses propres conventions collectives, indépendamment de BCFSI.

Le 12 décembre 2003, BCFSI et BCFMWU ont accepté de recourir à un arbitrage exécutoire à l'égard des employés syndiqués de BCFSI. L'arbitrage exécutoire constitue un processus de règlement de différends qui

BRITISH COLUMBIA FERRY SERVICES INC.
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (suite)
(en milliers de dollars)

17. CONVENTION COLLECTIVE (suite)

détermine les modalités de la convention collective. La décision de l'arbitre est définitive et obligatoire. Il est peu probable qu'il y aura une nouvelle convention collective avant juin 2004.

DPMI et BCFMWU ont accepté de recourir à la médiation pour faciliter la négociation d'une nouvelle convention collective. Les deux parties ont conclu une entente selon laquelle il n'y aura pas de grève ou de lock-out avant le 25 mai 2004 afin d'accorder le temps nécessaire au processus de médiation.

Jusqu'à ce que de nouvelles conventions collectives soient conclues, tant BCFSI que DPMI exercent leurs activités aux termes de leur convention collective précédente. Les obligations supplémentaires, le cas échéant, qui pourraient découler des nouvelles conventions collectives ne peuvent être raisonnablement estimées à l'heure actuelle.

18. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

Après le 31 mars 2004, la société prévoit effectuer un premier appel public à l'épargne visant l'émission de 250 000 000 \$ d'obligations garanties de premier rang 5,74 %, série 04-1, échéant le 27 mai 2014. Au même moment, la société prévoit établir une facilité de crédit auprès d'un consortium de banques à charte canadienne. Le produit net de la vente des obligations et les prélèvements sur la facilité de crédit seront affectés principalement au remboursement de l'encours de la dette de la société envers la province de Colombie-Britannique et pour financer les réserves nécessaires relativement aux obligations de série 04-1 et à la facilité de crédit. L'intérêt sur les obligations de série 04-1 sera payé semestriellement le 27 mai et le 27 novembre chaque année jusqu'à l'échéance, à compter du 27 novembre 2004.

ATTESTATION DE BC FERRIES

Le 19 mai 2004

Le texte qui précède constitue un exposé complet, véridique et clair de tous les faits importants se rapportant aux titres offerts par le présent prospectus ainsi que l'exigent la partie 9 de la loi intitulée *Securities Act* (Colombie-Britannique), la partie 9 de la loi intitulée *Securities Act* (Alberta), la partie XI de la loi intitulée *The Securities Act, 1988* (Saskatchewan), la partie VII de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Manitoba), la partie XV de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Ontario), l'article 13 de la *Loi sur la protection contre les fraudes en matière de valeurs* (Nouveau-Brunswick), l'article 63 de la loi intitulée *Securities Act* (Nouvelle-Écosse), la partie II de la loi intitulée *Securities Act* (Île-du-Prince-Édouard), la partie XIV de la loi intitulée *Securities Act* (Terre-Neuve-et-Labrador) et leur règlement d'application respectif. Aux fins de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et de son règlement d'application, le présent prospectus ne contient aucune information fautive ou trompeuse susceptible d'affecter la valeur ou le cours des titres qui font l'objet du placement.

(signé) DAVID L. HAHN
Président et chef de la direction

(signé) ROBERT P. CLARKE
Vice-président à la direction, Finances
et chef des finances

Au nom du conseil d'administration

(signé) ELIZABETH J. HARRISON, c.r.
Administratrice

(signé) GRAHAM M. WILSON
Administrateur

ATTESTATION DES PRENEURS FERMES

Le 19 mai 2004

À notre connaissance, le texte qui précède constitue un exposé complet, véridique et clair de tous les faits importants se rapportant aux titres offerts par le présent prospectus ainsi que l'exigent la partie 9 de la loi intitulée *Securities Act* (Colombie-Britannique), la partie 9 de la loi intitulée *Securities Act* (Alberta), la partie XI de la loi intitulée *The Securities Act, 1988* (Saskatchewan), la partie VII de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Manitoba), la partie XV de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Ontario), l'article 13 de la *Loi sur la protection contre les fraudes en matière de valeurs* (Nouveau-Brunswick), l'article 64 de la loi intitulée *Securities Act* (Nouvelle-Écosse), la partie II de la loi intitulée *Securities Act* (Île-du-Prince-Édouard), la partie XIV de la loi intitulée *Securities Act* (Terre-Neuve-et-Labrador) et leur règlement d'application respectif. À notre connaissance, aux fins de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et de son règlement d'application, le présent prospectus ne contient aucune information fautive ou trompeuse susceptible d'affecter la valeur ou le cours des titres qui font l'objet du placement

MARCHÉS MONDIAUX CIBC INC.

Par : (signé) CLIFF INSKIP

BMO NESBITT BURNS INC.

Par : (signé) BRADLEY J. HARDIE

RBC DOMINION VALEURS MOBILIÈRES INC.

Par : (signé) JILL V. GARDINER

VALEURS MOBILIÈRES TD INC.

Par : (signé) J. LEVERSAGE

CONSETEMENT DE KPMG S.R.L.

Nous avons lu le prospectus de British Columbia Ferry Services Inc. (« BC Ferries ») daté du 19 mai 2004 relatif à l'émission et à la vente d'obligations garanties de premier rang de BC Ferries. Nous nous sommes conformés aux normes généralement reconnues du Canada concernant l'intervention des vérificateurs sur des documents de placement.

Nous consentons à ce que soit inclus dans le prospectus susmentionné notre rapport au conseil d'administration de BC Ferries portant sur les bilans consolidés aux 31 mars 2004 et 2003, les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis (déficit) et des flux de trésorerie pour chacun des exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 mars 2004. Notre rapport est daté du 28 avril 2004 (sauf en ce qui concerne la note 18, pour lesquelles il est daté du 19 mai 2004).

Victoria (Canada)
Le 19 mai 2004

(signé) KPMG s.r.l.
Comptables agréés

 **BC Ferries**



