

# 2020

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE **RAPPORT ANNUEL**



Administration de pilotage  
du Pacifique

Pacific Pilotage  
Authority

Canada

# Membres du conseil d'administration et de la direction

## MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Mme Lorraine Cunningham  
Présidente du conseil\*



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



Mme Victoria Withers  
Membre\*



M. James Marshall  
Membre



Mme Billie V. Raptis  
Membre\*

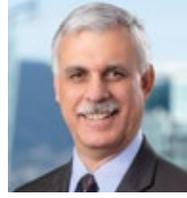


Capitaine Al Ranger  
Membre



Mme Katherine Bright  
Membre\*

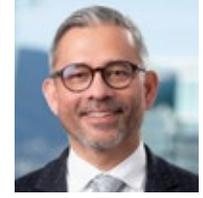
## DIRECTION



Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant



Stuart Mackenzie  
Dirigeant principal des finances



Brian Young  
Directeur, pilotage et relations avec l'industrie



Paulo Ekkebus  
Directeur, stations de pilotage et simulations



Bruce Northway  
Gestionnaire, opérations et relations de travail



Teresa Lei  
Gestionnaire des finances et de l'administration



Alan Wheatley  
Gestionnaire des technologies de l'information



Isabelle Forget  
Adjointe de direction



Alexandra Deffense  
Adjointe administrative principale



\* Membre du comité des finances et d'audit

## Table des matières

Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique .....	3	Ressources humaines .....	14
Mandat .....	3	Recrutement et formation des pilotes .....	14
Mission, vision, objectifs généraux et valeurs de l'Administration .....	3	Examens des pilotes et liste d'admissibilité .....	15
Lettre de la présidente du conseil et du premier dirigeant .....	5	Gestion des risques organisationnels .....	15
Gouvernance de l'Administration .....	6	Principaux risques stratégiques .....	17
Structure organisationnelle de l'Administration .....	7	Perspectives pour 2021 .....	19
Discussion et analyse de la direction .....	8	Hausse des droits de service .....	19
Survол des activités – 2020 .....	8	Domaines d'intérêt stratégique .....	20
Analyse du trafic .....	9	Perspectives au-delà de 2021 .....	21
Commentaires financiers .....	10	États financiers annuels audités .....	23
Indicateurs clés du rendement .....	13		
Signalement des incidents .....	14		

# Renseignements corporatifs

## PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Les navires commerciaux d'au moins 350 tonneaux de jauge brute qui naviguent dans la zone de pilotage des eaux de la côte ouest du Canada sont tenus par le *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, lequel est mis en œuvre en vertu de la Loi sur le pilotage, d'utiliser les services d'un pilote maritime canadien. L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») est une société d'État fédérale chargée d'administrer ce service dans les eaux de l'Ouest canadien. Notre territoire de compétence englobe la totalité de la côte de la Colombie-Britannique, et s'étend sur environ deux milles marins à partir de chacune des pointes de terre majeures. Ce territoire comprend le fleuve Fraser et s'étend de l'Alaska dans le nord à l'État de Washington dans le sud, et est l'une des plus grandes zones de pilotage au monde. Il s'agit d'une caractéristique unique qui permet d'accroître l'efficacité du modèle de pilotage pour l'ensemble de la côte en permettant à l'Administration de répondre rapidement aux besoins des ports éloignés.

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

## MANDAT

L'Administration a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région dont elle a la responsabilité, tout en se conformant aux principes énoncés dans la *Loi sur le pilotage*.

La *Loi sur le pilotage* élabore un cadre pour la prestation des services de pilotage conforme aux principes suivants :

1. la prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime et la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement;
2. la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente;
3. les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte;
4. les droits de pilotage de l'Administration sont établis de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

## ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique est déterminée à fournir des services de pilotage maritime sûrs, efficaces et rentables.

Nous allons y arriver grâce à des partenariats avec les pilotes, l'industrie du transport maritime et les collectivités que nous desservons, en vue de protéger l'environnement et de faire progresser les intérêts du Canada et de ses habitants.

## ÉNONCÉ DE VISION

La vision de l'Administration est

***de diriger un service de pilotage maritime de stature mondiale sur la côte ouest du Canada.***

L'objectif que s'est donné l'Administration de diriger un service de pilotage maritime de stature mondiale sur la côte ouest du Canada est l'aboutissement d'un examen délibéré et mûrement réfléchi. Notre vision est, par définition, audacieuse et ambitieuse, à l'image des membres de l'équipe de l'Administration et de nos partenaires stratégiques. Pour concrétiser sa vision, l'Administration doit :

- maintenir un profil de sécurité la plaçant en tête de l'industrie;
- se doter d'une culture d'efficacité opérationnelle garantissant que le client reçoit une réelle valeur pour les frais qu'il verse et permettant à l'Administration d'assurer son autonomie financière;
- jouer un rôle de chef de file de l'industrie, à l'échelle régionale comme nationale.

## Coordonnées

### SIÈGE SOCIAL

1000 – 1130, rue Pender Ouest  
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4  
Tél: 604.666.6771  
Télec. répartition: 604.666.6093  
Télec. administration: 604.666.1647  
Courriel: info@ppa-app.gc.ca  
www.ppa-app.gc.ca

### BUREAUX DE RÉPARTITION

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

### POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

Sand Heads, au large de Steveston  
Haut-fond Brothie, au large de Victoria  
Cap Beale, au large de Port Alberni  
Île Triple, au large de Prince Rupert  
Île Pine, au large de Port Hardy

## OBJECTIFS GÉNÉRAUX

### 1. Fournir des services de pilotage maritime sécuritaires, fiables et efficaces

Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sécuritaires, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique et sur le fleuve Fraser, en adoptant une culture d'amélioration continue.

### 2. Assurer l'autonomie financière

Fournir les services dans un contexte commercial en maintenant l'autonomie financière au moyen de mesures de gestion des coûts et de tarifs équitables et raisonnables.

### 3. Promouvoir la viabilité organisationnelle et environnementale

Mettre en œuvre des pratiques viables au sein de l'Administration en insistant sur l'assurance de la qualité, et contribuer à l'élaboration des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement fédéral dans le secteur maritime de la côte du Pacifique du Canada..

### 4. Faire preuve de leadership

Assumer un rôle de leadership dans le secteur maritime que nous desservons en démontrant une influence nationale et en mobilisant la collectivité pour faciliter les prises de décisions qui se traduisent par des améliorations à la sécurité de la navigation et à l'efficacité des activités maritimes.

### 5. Gérer les risques

Faire en sorte que des outils de gestion des risques soient utilisés dans toutes les décisions reliées à la sécurité pour l'organisation et son exploitation, et que les technologies en évolution soient prises en considération.

### 6. Mettre l'accent sur l'avenir

En utilisant des signes avertisseurs précoces, s'assurer que l'Administration est prête, du point de vue financier et opérationnel, à composer efficacement avec les changements que connaît l'industrie maritime, le paysage réglementaire en transformation et l'environnement complexe dans lequel nous menons nos activités.

## VALEURS DE L'ADMINISTRATION

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

**1. Honnêteté et intégrité** - Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions les conséquences qu'il pourrait avoir sur toutes les personnes concernées. Nous faisons preuve d'intégrité et d'ouverture, et nous nous soutenons mutuellement.

**2. Relations positives avec les intervenants** - Nous nous efforçons de maintenir des relations positives avec tous les intervenants, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qu'ils représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

**3. Qualité du service** - Nous visons l'excellence dans toutes nos activités en cherchant constamment à apprendre, à nous perfectionner et à nous améliorer. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous fournissons à nos clients et à nos partenaires.

**4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité** - Nous devons, en tant que personnes, membres de l'équipe et en tant qu'organisation, rendre compte de nos actions et de nos décisions. Nous utilisons efficacement les ressources mises à notre disposition et nous conformons aux règlements qui nous régissent. Nous adhérons à nos politiques, nos procédures, à notre mission et à nos objectifs. Si notre engagement envers l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous instaurons des améliorations et des changements positifs en œuvrant à l'intérieur du système.

**5. Adaptabilité et innovation** - Nous prions l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

Nous sommes ravis de déclarer qu'il n'y a pas eu un seul cas de COVID-19 parmi les pilotes et les employés de l'Administration en 2020, même si les pilotes ont été exposés à des membres d'équipage de certains navires ayant eu un résultat positif à un test de dépistage de la COVID-19.

# Lettre de la présidente du conseil et du premier dirigeant

Le 24 mars 2021

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

Monsieur le ministre,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2020.

L'Administration de pilotage du Pacifique, comme n'importe quelle entreprise au Canada, et ailleurs dans le monde, a été confrontée à un ensemble de circonstances sans précédent en 2020. Au premier trimestre, elle s'est heurtée à des problèmes causés par des blocus, en plus de réaliser que les nouvelles concernant un virus s'apparentant au SRAS en Chine n'auguraient rien de bon. L'Administration a donc mis en place, au début de janvier, son protocole en cas de pandémie.

Au deuxième trimestre, le monde a compris qu'il était confronté à une pandémie encore jamais vue. L'Administration a pris les devants sur plusieurs plans pour assurer la sécurité de ses pilotes, de ses employés, des équipages des navires de passage et du grand public en instaurant rapidement des protocoles qu'elle a convenus avec BC Coast Pilots Ltd. Nous sommes ravis de déclarer qu'il n'y a pas eu un seul cas de COVID-19 parmi les pilotes et les employés de l'Administration en 2020, même si les pilotes ont été exposés à des membres d'équipage de certains navires ayant eu un résultat positif à un test de dépistage de la COVID-19. Cela tient à l'efficacité de nos protocoles rigoureux et à la distribution d'équipement de protection individuelle (EPI). Nous tenons à remercier Transports Canada de nous avoir aidé à obtenir de l'EPI alors qu'il était difficile de s'en procurer au deuxième trimestre. La mise sur pied par l'Administration d'équipes d'intervention rapide a aussi permis d'avoir des communications claires, ouvertes et transparentes entre toutes les parties intéressées lorsqu'il y a eu un certain nombre de membres d'équipage suspectés d'être atteints de la COVID-19 à bord de navires nécessitant les services de pilotes.

D'un point de vue financier et opérationnel, cela a été une année difficile en raison de la baisse du trafic maritime, en particulier l'absence totale d'affectations reliées aux paquebots pour la saison des croisières en Alaska qui se déroule traditionnellement de mai à septembre. À la fin du deuxième trimestre, nous nous attendions à une perte de 5 millions de dollars imputable à l'absence d'affectations pour les paquebots de croisière, ainsi qu'à une baisse de 45 % des affectations pour les porte-véhicules et de 15 % des affectations pour les porte-conteneurs. Étant donné cette volatilité, l'Administration a examiné en profondeur tous ses coûts et les a réduits dans la mesure du possible sans nuire à la sécurité, et elle a reporté en outre plus de 1,5 millions de dollars en dépenses d'immobilisations. En revanche, les affectations liées au secteur des céréales ont systématiquement dépassé les prévisions de plus de 20 % et, à la fin du troisième trimestre, l'Administration a constaté une certaine reprise du trafic de porte-conteneurs et porte-véhicules, ce qui a considérablement amélioré nos prévisions pour l'année, laquelle s'est terminée avec une perte de seulement 258 000 \$.

Une conséquence indirecte de la pandémie fût qu'un nombre anormalement élevé de pilotes ont pris leur retraite en 2020. La formation officielle sur modèles de navires a été largement mise en suspens en raison de la fermeture des installations de formation au Canada et ailleurs dans le monde, tout comme le programme d'apprentis-pilotes. La formation des pilotes brevetés a été transférée au simulateur interne, dont l'Administration est copropriétaire avec BC Coast Pilots Ltd. L'installation a été abondamment utilisée afin de poursuivre l'entraînement conformément à notre programme d'assurance de la qualité en matière de formation.

Le fait de ne pas pouvoir continuer à offrir la formation sur modèles de navires et le programme d'apprentis-pilotes signifie que 3 millions de dollars budgétés pour la formation n'ont pas été dépensés en 2020, mais l'obligation de donner cette formation est reportée à 2021 et peut-être même à 2022 afin de remplacer les nombreux pilotes qui ont pris leur retraite en 2020.

La COVID-19 a été très prenante, mais nous avons poursuivi notre programme de sensibilisation en communiquant directement par appels vidéo avec les collectivités et indirectement par le biais du soutien que l'Administration apporte à des initiatives s'inscrivant dans le Plan de protection des océans et de notre participation active à des présentations sur le « parcours d'un navire » effectuées avec Transports Canada, la Garde côtière canadienne et l'Administration portuaire Vancouver Fraser. Nous poursuivons nos efforts pour instaurer la confiance dans les opérations de pilotage maritime sur la côte ouest du Canada.

En outre, tous les projets d'immobilisations qui étaient en cours avant la pandémie et ne pouvant pas être reportés se sont poursuivis normalement. Avec le soutien de Transports Canada, nous avons continué d'utiliser la méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) pour réévaluer le seuil de tonnage des navires ayant besoin des services de pilotage et le rapport final est attendu au premier trimestre de 2021.

L'Administration continuera d'honorer son mandat, qui consiste à offrir un service de pilotage maritime sécuritaire, efficace et efficient, en atteignant ses objectifs stratégiques et en demeurant déterminée à fournir des services de pilotage maritime de classe mondiale sur la côte ouest du Canada.

Notre réussite continue tient en grande partie à la communication ouverte et transparente et aux excellentes relations que nous entretenons avec notre actionnaire, l'industrie que nous desservons et les pilotes qui sont déterminés à déplacer sans danger les navires sur la côte ouest du Canada. Nous tenons à exprimer notre reconnaissance et notre gratitude à nos employés, nos pilotes et nos administrateurs dévoués pour le travail incroyable qu'ils ont accompli et continuent d'accomplir pendant cette pandémie.

Respectueusement soumis,



Lorraine Cunningham  
Présidente du conseil



Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant

# Gouvernance de l'Administration

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

En tant que société d'État, l'Administration agit indépendamment du gouvernement du Canada. Tandis que le gouvernement fédéral fournit l'orientation en matière de politique pour les activités courantes de l'Administration, le conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique s'assure que celle-ci s'acquitte de son mandat en établissant son orientation stratégique et ses objectifs organisationnels, et en surveillant leur mise en œuvre. L'Administration relève du Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Le président du conseil d'administration est nommé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports, et les autres membres du conseil d'administration sont nommés par le ministre des Transports, avec l'approbation du gouverneur en conseil. Le conseil d'administration de l'Administration est composé de sept membres.

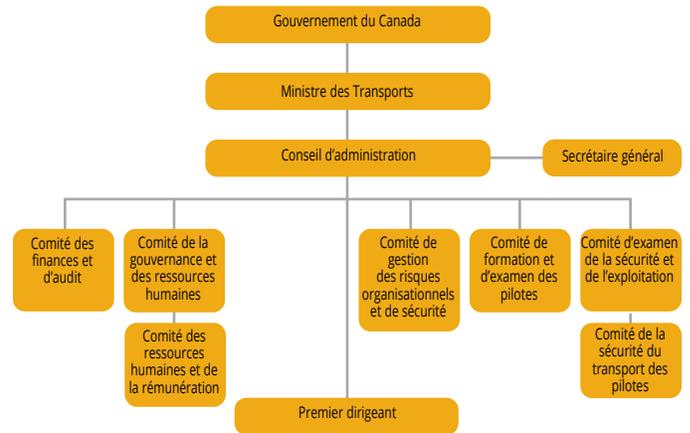
Le conseil d'administration de l'Administration est formé de représentants de Vancouver et de l'île de Vancouver ayant de l'expérience dans les services maritimes, la comptabilité, le droit, l'éducation et le secteur des technologies.

L'Administration se conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor sur les pratiques de gouvernance organisationnelle (lignes directrices sur les responsabilités du conseil d'administration, objectifs des politiques publiques, communications, relations avec le conseil d'administration et la direction, indépendance du conseil d'administration, poste du premier dirigeant, renouvellement du conseil d'administration, éducation des administrateurs, rémunération et responsabilité de la gouvernance d'entreprise). Le conseil d'administration a dressé un cadre de compétences afin d'évaluer les compétences des administrateurs actuels ainsi que celles qui seront requises pour l'avenir. Tous les ans, le conseil d'administration évalue son propre rendement ainsi que celui des comités et des administrateurs.

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

L'Administration est menée par le premier dirigeant qui relève du conseil d'administration par le biais du président. L'organigramme ci-dessous de la gouvernance de l'Administration montre la structure hiérarchique.

## Organigramme de l'Administration de pilotage du Pacifique



### Comités

**Comité des finances et d'audit** - La présidente et au moins trois membres du conseil d'administration sont nommés à ce comité. Les membres de ce comité se réunissent six fois l'an et doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de l'ensemble des enjeux financiers, des rapports financiers, des audits externes et internes ainsi que des assurances.

**Comité de la gouvernance et des ressources humaines** - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois l'an ou à la demande du président du comité. Celui-ci a pour mandat d'étudier la gouvernance organisationnelle et de recommander des candidats à la nomination au conseil d'administration. De plus, il supervise l'orientation du conseil d'administration à l'égard des nouveaux membres de même que le processus d'auto-évaluation du conseil et les exigences en matière de formation et de compétences.

**Comité des ressources humaines et de la rémunération** - Les membres de ce sous-comité du Comité de la gouvernance et des ressources humaines se réunissent au besoin ou à la demande du président du comité. Le mandat du comité comprend la responsabilité de l'établissement des rapports sur le programme de gestion du rendement du premier dirigeant exigés par le ministre, la planification du perfectionnement des cadres et leur rémunération ainsi que la planification de la relève de l'équipe de gestion de l'Administration.

**Comité de formation et d'examen des pilotes** - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année et au besoin pour effectuer des examens de pilotes. Ils ont pour mandat d'évaluer les compétences des pilotes et de réviser les programmes de formation continue des pilotes. Le comité est actuellement présidé par un membre du conseil d'administration et comprend des membres de la direction de l'Administration et de BC Coast Pilots. Un comité d'examineurs est mis sur pied dans le but de mener les examens annuels des pilotes.

**Comité d'examen de la sécurité et des opérations** - Les membres de ce comité se réunissent quatre fois par année afin d'examiner et d'évaluer les pratiques et les préoccupations liées au pilotage, et de chercher des

solutions pour améliorer la sécurité et l'efficacité. Ce comité est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de gestionnaires de l'Administration, et de membres de BC Coast Pilots et de l'industrie maritime.

**Comité de la sécurité du transport des pilotes** – Ce sous-comité du Comité d'examen de la sécurité et des opérations se réunit au moins deux fois par année ou plus souvent au besoin. Le comité est chargé d'établir des normes de sécurité et de surveiller l'utilisation sécuritaire des bateaux-pilotes, taxis nautiques, avions et hélicoptères utilisés pour le transfert des pilotes qui montent à bord et débarquent des navires, et de s'assurer que l'Administration se conforme aux règlements et aux pratiques sécuritaires établis par Transports Canada. Il est composé de pilotes qui desservent la

côte de la Colombie-Britannique et le fleuve Fraser, de gestionnaires de l'Administration et d'employés responsables des bateaux-pilotes.

**Comité de gestion des risques organisationnels et de sécurité** – Comité de gestion des risques organisationnels et de sécurité – Ce comité se réunit au moins deux fois par année et il est présidé par un membre du conseil d'administration. Il remplit une fonction du rôle de supervision du conseil d'administration en ce qui concerne les risques auxquels l'Administration est confrontée. Le comité maintient une approche rigoureuse et coordonnée pour identifier, évaluer tous les risques qui ont une incidence sur l'atteinte des objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de l'Administration et y réagir.

## Structure organisationnelle de l'Administration

L'Administration est gérée par le premier dirigeant qui relève du conseil d'administration.

L'Administration est composée de neuf cadres, neuf pilotes salariés, dix-neuf répartiteurs, sept employés administratifs et de trente-six employés responsables des bateaux-pilotes.

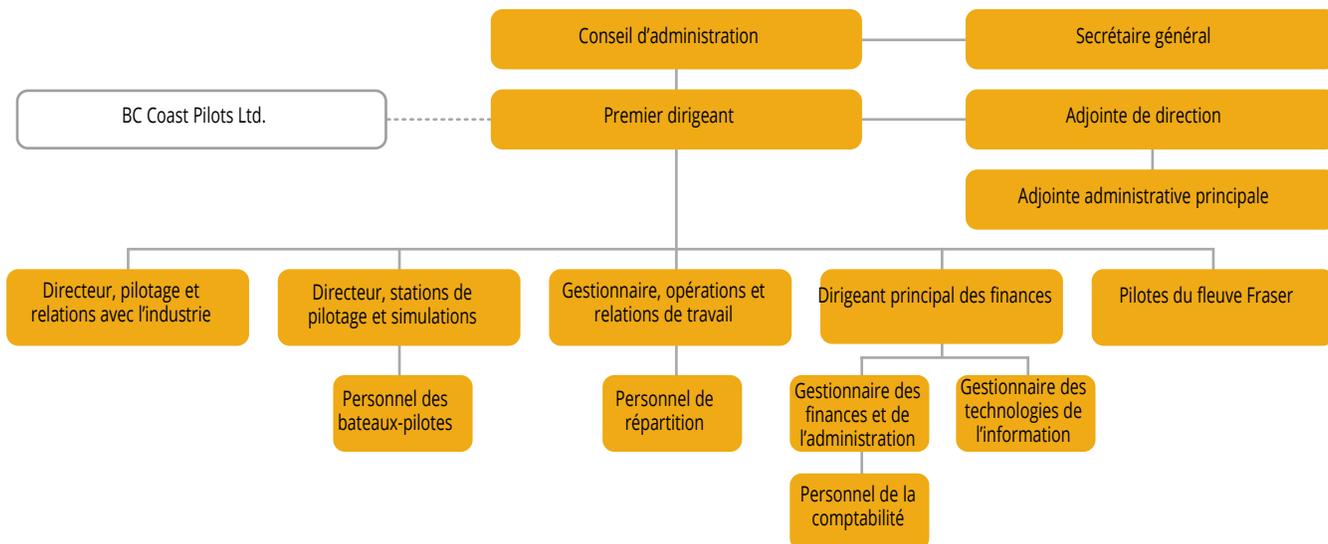
De plus, cent vingt-trois pilotes maritimes indépendants ont fourni des services de pilotage côtier à l'Administration en 2020 par le biais de

British Columbia Coast Pilots Ltd (la « BCCP »), l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

L'organigramme de l'Administration ci-dessous illustre sa structure hiérarchique.

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

### ORGANIGRAMME DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE



## Consultations régulières avec les intervenants

L'équipe de direction de l'Administration accorde une très grande importance aux contacts avec la clientèle et à la rétroaction qu'elle obtient de celle-ci chaque année. Des sondages auprès des clients sont réalisés, et les niveaux de services attendus de l'Administration sont mesurés, régulièrement.

Tout au long de 2020, l'équipe de direction de l'Administration a tenu des réunions mensuelles avec des représentants de la Chamber of Shipping,

de la Fédération maritime du Canada, de l'International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Cruise Lines International Association. Des rencontres trimestrielles furent tenues pour tous les clients de l'Administration ainsi que les ports et associations. La situation financière de l'Administration fait l'objet d'un examen détaillé lors de ces rencontres au cours desquelles les participants examinent et discutent aussi des questions liées à la sécurité et aux activités.

## Survol des opérations – 2020

La pandémie mondiale de COVID-19 a été le sujet prédominant en 2020. À l'instar de toutes les organisations, l'Administration a connu une année éprouvante qui l'a affectée de bien des façons. Sur le plan opérationnel, le trafic a fortement chuté, de sorte que le nombre total des affectations pour 2020 a diminué de 4,9 % par rapport à l'année d'avant principalement en raison de l'annulation de la saison des croisières 2020.

Il a aussi fallu changer rapidement les processus et les procédures pour adapter les protocoles de sécurité qui avaient été développés lors des épidémies de virus SRAS et H1N1 et qui ont été affinés par la suite pour les besoins de la pandémie actuelle. La réduction des vols réguliers, combinée à la volonté d'assurer la sécurité des pilotes, a amené l'Administration à recourir à des vols nolisés pour transporter les pilotes lors de nombreuses affectations à l'extérieur de la vallée du bas Fraser. BC Coast Pilots a aussi fait sa part en utilisant ses propres moyens de transport à l'aller et au retour pour les affectations à Port McNeill (nord de l'île de Vancouver) en été et en automne. Les pilotes et les répartiteurs ont suivi les nouveaux protocoles de sécurité pour le transport des pilotes, et ils ont utilisé des écrans et de l'équipement de protection individuelle, acquis avec l'aide de Transports Canada, afin de réduire les risques d'attraper le virus. Le personnel de bureau s'est aussi habitué à travailler de la maison et à utiliser des outils de vidéo-conférence pour garder le contact. L'Administration a joué un rôle de premier plan en mettant sur pied une équipe conjointe d'intervention rapide en cas de COVID-19 afin que toutes les parties potentiellement touchées par les navires soupçonnés d'avoir des cas de COVID-19 confirmés à bord soient avisées et qu'une partie d'un groupe discute des dispositions à prendre. Grâce à ces mesures collectives, nous avons le plaisir de déclarer qu'à la date du présent rapport, aucun membre du personnel ni pilote n'avait attrapé la COVID-19 et nous avons pu continuer à fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace tout au long de l'année.

La COVID-19 a considérablement freiné notre capacité à entraîner des pilotes, les écoles de formation à l'étranger ayant été fermées, en particulier en France et au Royaume-Uni. Nous avons toutefois poursuivi nos examens annuels afin de recruter de nouveaux apprentis-pilotes. Par conséquent, quatre nouveaux apprentis-pilotes ont été embauchés et sont entrés en fonction en janvier 2021. De plus, cinq apprentis-pilotes côtiers et un apprenti-pilote pour le fleuve Fraser ont obtenu leur brevet pendant l'année. Le départ à la retraite d'un certain nombre de pilotes, qui a été annoncé au

cours de l'année, a compensé ces augmentations d'effectifs. Le nombre de pilotes côtiers est passé de cent vingt-trois en 2020 à cent dix-huit à la fin de janvier 2021 et il y a eu quatre autres départs à la retraite après janvier.

Notre nouveau bateau-pilote, le Pacific Guardian, est quasi achevé. Le contrat de construction a été attribué à Ocean Pacific Marine, une entreprise locale de Campbell River (C.-B.), qui a commencé par faire fabriquer la coque et la timonerie à Dalian, en Chine. La coque, qui est arrivée en Colombie-Britannique en novembre, a été livrée à Campbell River pour être armée et devrait être prête au deuxième trimestre de 2021. Le nouveau bateau-pilote se caractérise par le fait que ses moteurs répondront aux normes de niveau III de l'Organisation maritime internationale et produiront donc moins d'émissions.

Bien que la formation des pilotes ait été réduite pendant l'année, nous avons continué à investir dans la mise à niveau de notre simulateur de pilotage en créant une base de données de simulation pour le chenal de Porpoise et en mettant à jour la base de données sur le détroit de Johnstone. Le simulateur a aussi servi à fournir six cent quatre-vingt-quatorze heures de formation aux pilotes pendant l'année.

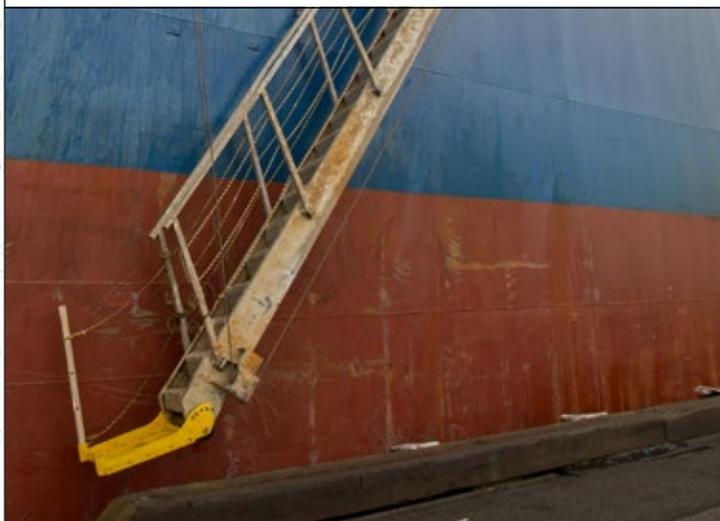
Parmi les autres investissements effectués dans les systèmes pendant l'année, il y a eu notamment la mise sur pied, à la fin de 2020, d'un nouveau système d'enregistrement du temps et des présences pour les employés, ce qui va réduire certains processus manuels existants, et l'achèvement d'un processus de demande de propositions pour un nouveau système de gestion des affectations et de la comptabilité des pilotes (« SGACP »). Le nouveau système SGACP, qui sera conçu sur mesure en 2021, va permettre à l'Administration, une fois en place, de remplacer les cartes sources papier pour consigner les affectations des pilotes par des cartes sources électroniques en 2022. Une nouvelle calculatrice du tirant d'air à First Narrows a aussi été créée pendant l'année et est mise à la disposition du public sur le site web de l'Administration.

En 2020, nous avons aussi entrepris un examen détaillé de la limite de tonnage pour le pilotage obligatoire (ce qui aurait une incidence sur le système de dispenses) en utilisant la méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). Cela a impliqué, et continue d'impliquer, la rétroaction des parties intéressées de l'industrie et des groupes des Premières Nations. Le processus de consultation va se poursuivre en 2021 et se terminera avec la présentation de recommandations à Transports Canada.

Après l'examen par Transports Canada de la Loi sur le pilotage en 2017-2018 et dans le but d'améliorer le modèle de gouvernance pour le pilotage, d'autres changements ont été apportés à la gouvernance en 2020, notamment le signalement des incidents maritimes à Transports Canada et l'élimination de l'établissement des tarifs dans le processus réglementaire.

Dans le cadre du Plan de protection des océans et de la propre sensibilisation effectuée par l'Administration dans le cadre de vingt-neuf réunions pendant l'année, nous avons continué à identifier les besoins, problèmes et préoccupations des groupes des Premières Nations et y avons répondu dans la mesure du possible. En 2020, nous avons publié deux avis aux détenteurs de dispenses à la suite des questions soulevées par les groupes des Premières Nations.

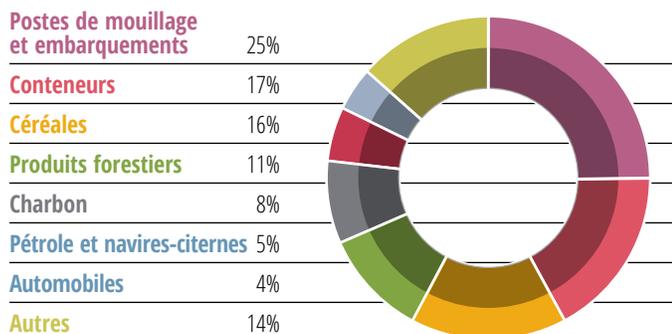
Nous avons aussi mené avec succès, pour une cinquième année d'affilée, les audits annuels de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du Code international de gestion de la sécurité (ISM).



## Analyse du trafic

Le tableau ci-dessous met en évidence la diversité de la clientèle de l'Administration. Notre plus grand créneau est celui des conteneurs, qui compte pour 17 % de nos volumes d'activités. Sur la côte Ouest, nous constatons que les conteneurs arrivent généralement entièrement chargés et repartent habituellement vides.

### Secteurs générateurs d'activité par affectation en 2020



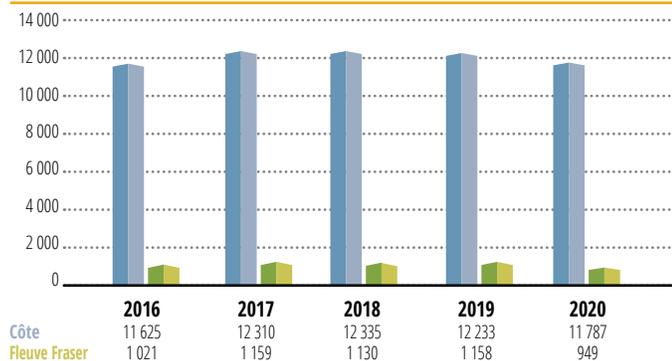
### Affectations annuelles<sup>1</sup> par secteur de produits

	2016		2017		2018		2019		2020	
Postes de mouillage et embarquements	2 413	19 %	2 714	20 %	2 843	21 %	2 898	22 %	3 133	25 %
Automobiles	731	6 %	748	6 %	755	6 %	744	6 %	563	4 %
Charbon	790	6 %	985	7 %	1 081	8 %	1 141	9 %	1 055	8 %
Conteneurs	2 223	18 %	2 331	17 %	2 355	17 %	2 325	17 %	2 219	17 %
Croisières	995	8 %	1 055	8 %	1 025	8 %	1 114	8 %	-	-
Produits forestiers	1 507	12 %	1 582	12 %	1 371	10 %	1 394	10 %	1 372	11 %
Céréales	1 742	14 %	1 766	13 %	1 581	12 %	1 660	12 %	2 010	16 %
Pétrole et navires-citernes	834	6 %	771	6 %	853	6 %	685	5 %	684	5 %
Autres	1 411	11 %	1 517	11 %	1 601	12 %	1 430	11 %	1 700	14 %
<b>Total</b>	<b>12 646</b>	<b>100 %</b>	<b>13 469</b>	<b>100 %</b>	<b>13 465</b>	<b>100 %</b>	<b>13 391</b>	<b>100 %</b>	<b>12 736</b>	<b>100 %</b>

<sup>1</sup> Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures ou cent cinq milles marins requièrent les services d'un deuxième pilote. La sécurité est primordiale : un pilote ne peut travailler que huit heures consécutives au maximum avant d'obtenir une période de repos suffisante. La plupart des navires de croisière qui voyagent vers le nord ou le sud font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certaines affectations dans le Nord, comme celles à destination de Kitimat et de Stewart.

### Affectations de pilotage annuelles

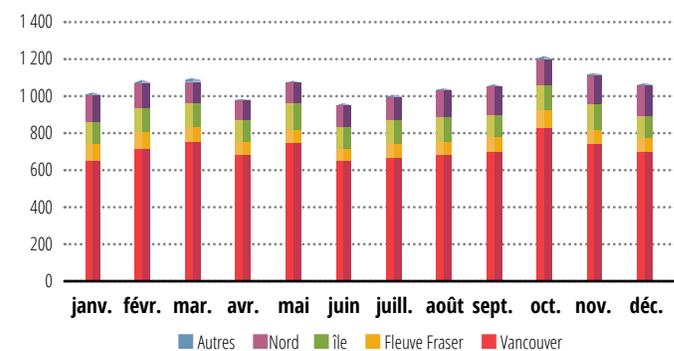


En 2020, la BCCP, une entreprise privée comptant cent vingt-trois pilotes indépendants qui travaillent à forfait pour l'Administration, a effectué onze

mille sept cent quatre-vingt-sept affectations côtières (compte non tenu des affectations d'un deuxième pilote). Les neuf cent quarante-neuf affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par neuf employés pilotes.

Les tendances du trafic mensuel géré par l'Administration sont généralement très stables d'une année à l'autre. Il y a normalement une hausse saisonnière des affectations côtières de mai à septembre en raison des activités du secteur des croisières (surtout dans l'île de Vancouver et le port de Vancouver). Cette variation saisonnière a été moins marquée cette année du fait de la pandémie et de l'absence de paquebots de croisière en 2020.

### Affectations mensuelles (2020)



L'Administration classe ses affectations dans quatre principales zones de service : port de Vancouver (APVF), île de Vancouver (île), Prince Rupert et fleuve Fraser.

La zone de service du port de Vancouver (APVF - Administration portuaire Vancouver-Fraser), qui comprend Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus de trafic et représente 67 % (64 % en 2019) de toutes les affectations effectuées par l'Administration. Ce sont environ cinquante et un postes d'accostage et trente-quatre postes de mouillage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. En 2020, on a enregistré dans ce secteur quatre-vingt-sept affectations de moins que l'année précédente, ce qui est principalement attribuable à l'annulation de la saison des croisières en 2020.

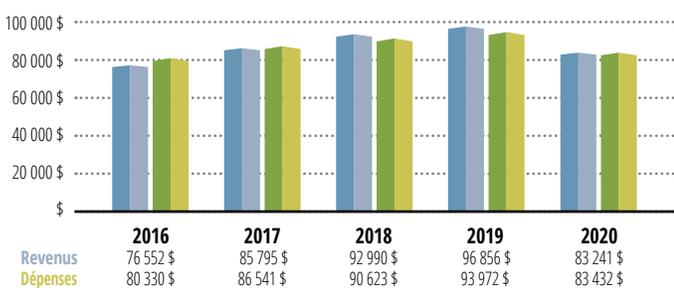
L'achalandage sur le fleuve Fraser en 2020 est passé à neuf cent quarante-neuf affectations (contre mille cent cinquante-huit en 2019). Le fleuve abrite un terminal d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les produits en vrac et les produits divers. La navigation sur le Fraser requiert aussi les services d'un pilote côtier jusqu'à la station d'embarquement de Sand Heads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci. Une fois sur le fleuve Fraser, un employé pilote est responsable du pilotage en provenance et à destination des postes d'accostage. En tout, ce secteur comprend dix postes d'accostage actifs.

La zone du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a représenté 12 % (11 % en 2019) des affectations de pilotage côtier de l'Administration. Cette zone compte actuellement onze postes d'accostage et trente-six postes de mouillage. La majeure partie des affectations relève du secteur de Prince Rupert, où transitent surtout des conteneurs, des céréales, du charbon, des billes et du granule de bois. En 2020, il y a eu dix affectations de moins qu'en 2019.

## Commentaires financiers

En 2020, l'Administration a enregistré des revenus de 83,2 millions de dollars et une perte de 0,3 million de dollars.

### Revenus et dépenses par année (en milliers de dollars)



Le 1er avril 2020, l'Administration a majoré ses droits de pilotage de 2,25 % (3,05 % en 2019). L'instauration de cette augmentation a amélioré sa situation financière, car elle a généré des flux de trésorerie modérés pour l'année à partir des activités liées à l'exploitation. Les augmentations ont été planifiées en consultant l'industrie que nous desservons et avec son soutien.

Les résultats financiers réels de 2020 ont été touchés par plusieurs facteurs reliés à la pandémie mondiale, ce qui a entraîné une légère perte pour l'année. Les changements les plus notoires par rapport à l'année précédente sont expliqués ci-dessous :

**1.** En 2020, les revenus du pilotage côtier ont été inférieurs par rapport à l'année précédente de 7,4 millions de dollars, ou 11 %. Cela était principalement dû à une baisse de 4 % des affectations, laquelle est surtout le résultat de l'annulation de la saison des croisières.

La baisse des revenus côtiers mentionnée ci-dessus a été compensée par les honoraires inférieurs des pilotes contractuels, les pilotes côtiers étant payés pour chaque affectation. Les dépenses de pilotage côtier pour 2020 ont été inférieures de 8,3 millions de dollars, ou 13 %, par rapport à 2019.

Les coûts liés à la formation des pilotes côtiers et des apprentis-pilotes ont été inférieurs de 2,1 millions de dollars, ou 83 %, par rapport à l'année précédente, les écoles de formation en Europe étant fermées en raison de la pandémie. Il n'y a pas eu de nouveaux apprentis pilotes embauchés en 2020.

La marge de contribution des revenus de pilotage côtier à la fin de l'année s'est établie à 11 %, comparativement à 6 % en 2019, en raison surtout de la baisse de coûts de formation et des rappels. Nous nous attendons à ce que les coûts de formation augmentent une fois que les écoles rouvriront en Europe. La contribution du pilotage côtier pour 2020 a été de 7 millions de dollars.

**2.** Les revenus de pilotage sur le fleuve ont également été inférieurs de 0,5 million de dollars, ou 13 %, par rapport à 2019. Là encore, cela était attribuable à une diminution de 18 % des affectations en raison de la pandémie, baisse qui a été compensée par de légères augmentations des unités de pilotage et tarifs moyens.

Les coûts liés aux pilotes du fleuve, qui sont d'une nature relativement fixe, ont été supérieurs de 0,1 million de dollars, ou 5 %, à l'année précédente, principalement en raison des augmentations contractuelles.

La marge de contribution pour le pilotage fluvial a été de 18 %, comparativement à 31 % en 2019. Cette diminution est attribuable à la nature largement fixe des charges d'exploitation qui n'ont pas reflété la baisse de revenus en 2020. La contribution du pilotage fluvial a été de 0,6 million de dollars pour 2020.

**3.** Les revenus liés aux déplacements ont baissé de 2,1 millions de dollars par rapport à l'année précédente en raison de l'absence du trafic des croisières. Les dépenses liées aux déplacements ont enregistré une hausse marquée de 1,5 millions de dollars, ou 22 %, car nous avons préféré nolisier des avions pour assurer la sécurité des pilotes plutôt que d'utiliser les quelques vols réguliers disponibles. Du fait de la baisse des revenus et de l'augmentation des coûts, l'Administration a enregistré pour l'année une perte de 1,8 millions de dollars sur les opérations liées aux déplacements.



4. En 2020, les stations exploitées par des employés à Brotchie, à Sand Heads et à l'île Triple, ainsi que celle exploitée de façon contractuelle à Port Hardy ont enregistré une baisse de revenus de 2,7 millions de dollars, ou 22 %, du fait du déclin global du trafic. Les coûts connexes ont diminué de 1,7 millions de dollars (16 %), avant tout en raison d'une baisse compensatoire des dépenses liées au carburant et aux fournisseurs de services de bateaux-pilotes.

Au total, la marge de contribution de ce secteur à la fin de l'année s'est établie à 7 %, comparativement à 12 % l'année d'avant, soit une contribution de 0,7 million de dollars.

5. En 2020, les coûts indirects de l'Administration se sont établis à 8,4 millions de dollars, soit 0,1 million de dollars de moins par rapport à l'année précédente, un résultat attribuable à l'objectif important de réduction des coûts de l'Administration, sans faire de compromis sur le plan de la sécurité.

Le tableau ci-dessous présente une comparaison détaillée des principales catégories de revenus et de dépenses pour les états des résultats d'exploitation non vérifiés de l'Administration pour 2020 et 2019.

## Catégories de produits (en milliers de dollars)

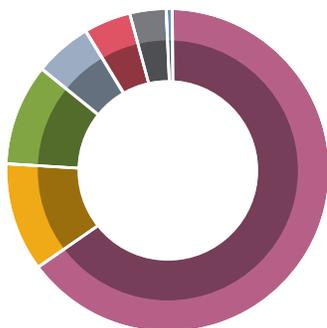
	2020	2019	Écart	
	\$	\$	\$	%
Pilotage côtier	61 875	69 302	(7 427)	(11) %
Pilotage fluvial	3 614	4 151	(537)	(13) %
Déplacements	6 440	8 509	(2 069)	(24) %
Bateaux-pilotes	9 513	12 171	(2 658)	(22) %
Autres produits	1 799	2 723	(924)	(34) %
<b>Total des produits</b>	<b>83 241</b>	<b>96 856</b>	<b>(13 615)</b>	<b>(14) %</b>

## Catégories de dépenses (en milliers de dollars)

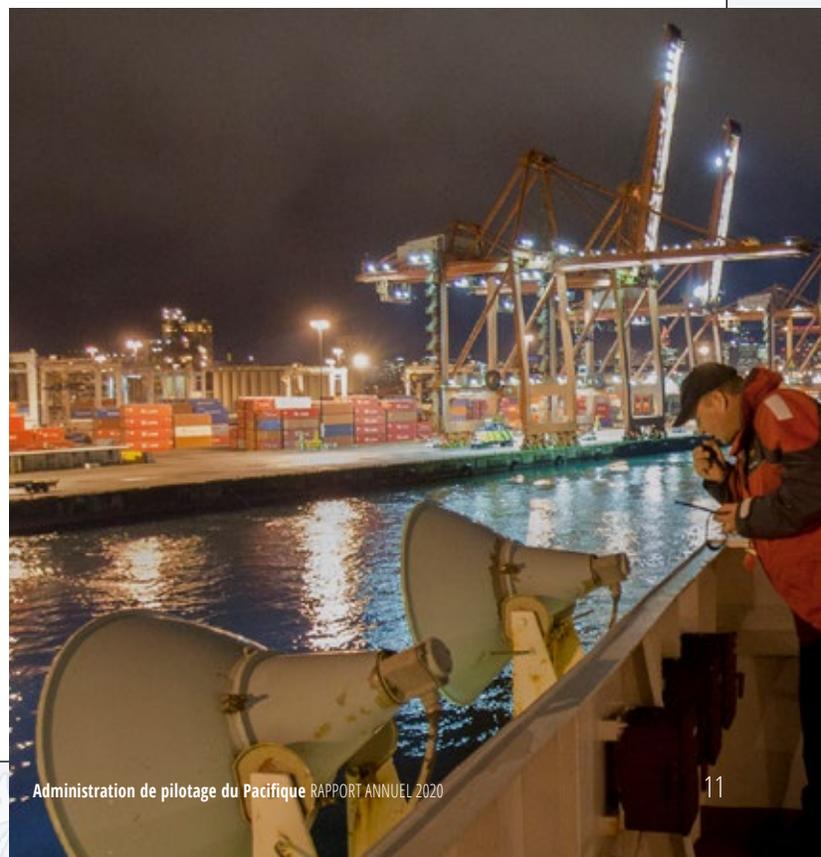
Honoraires des pilotes contractuels	54 494	62 805	(8 311)	(13) %
Coûts des bateaux-pilotes	8 843	10 565	(1 722)	(16) %
Transports et déplacements	8 319	6 810	1 509	22 %
Salaires et avantages sociaux du personnel	4 620	4 860	(240)	(5) %
Salaires et avantages sociaux des pilotes salariés	2 978	2 846	132	5 %
Autres dépenses	3 701	3 544	157	4 %
Formation des pilotes	477	2 542	(2 065)	(81) %
<b>Total des dépenses</b>	<b>83 432</b>	<b>93 972</b>	<b>(10 540)</b>	<b>(11) %</b>
Bénéfice (perte)	(191)	2 884	(3 075)	(108) %
Autres bénéfiques (déficit) globaux	(67)	(47)	(20)	43 %
<b>Total du bénéfice global (perte)</b>	<b>(258)</b>	<b>2 837</b>	<b>(3 095)</b>	<b>(110) %</b>

Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2020 sous la forme de pourcentage des dépenses totales.

### Catégories de dépenses réelles en 2020



<b>Honoraires des pilotes contractuels</b>	<b>65%</b>
<b>Activités d'exploitation des bateaux-pilotes</b> (conventions collectives)	<b>11%</b>
<b>Transport et déplacements des pilotes contractuels</b>	<b>10%</b>
<b>Salaires et avantages sociaux du personnel</b>	<b>5%</b>
<b>Salaires et avantages sociaux des employés pilotes</b> (convention collective)	<b>4%</b>
<b>Autres dépenses</b>	<b>4%</b>
<b>Dépenses liées aux apprentis pilotes et à leur formation</b>	<b>1%</b>





Comme lors des années précédentes, environ 90 % des dépenses totales annuelles de l'Administration étaient liées à une entente de service ou à une convention collective.

L'Administration est financièrement autonome depuis sa création en

1972 et elle continue de gérer ses finances de façon à le demeurer.

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2016 à 2020.

### Résumé des antécédents financiers

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Résultats financiers</b> (en milliers de dollars)					
Produits	76 552	85 795	92 990	96 856	83 241
Dépenses	80 330	86 541	90 890	93 972	83 432
Bénéfice (perte)	(3 778)	(746)	2 100	2 884	(191)

### Situation financière

 (en milliers de dollars)

Actifs à court terme	9 245	11 671	14 049	16 500	14 817
Passifs à court terme	10 506	11 266	12 398	12 874	13 747
Fonds de roulement	(1 261)	405	1 651	3 626	1 070
Immobilisations corporelles nettes	11 698	10 614	10 898	12 329	13 547

### Indicateurs opérationnels (données réelles)

#### Nombre moyen de pilotes

Côte	103	114	118	123	123
Fleuve Fraser	8	8	8	9	9

#### Nombre d'affectations

Côte	11 625	12 310	12 335	12 233	11 787
River	1 021	1 159	1 130	1 158	949

#### Revenus par affectation

Côte	4 805 \$	5 006 \$	5 441 \$	5 665 \$	5 249 \$
River	2 952 \$	3 115 \$	3 364 \$	3 585 \$	3 808 \$

# Indicateurs clés du rendement

Le conseil d'administration examine et évalue régulièrement le rendement de la direction de l'Administration. L'évaluation repose en partie sur certains indicateurs clés du rendement (ICR) présentés ci-dessous. Il s'agit d'un document important que l'Administration partage avec ses parties prenantes.

## RÉSULTATS POUR L'ANNÉE 2020

	Objectif	Résultat à ce jour
<b>Sécurité</b>		
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote	0	13
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes	0	1
<b>Fiabilité</b>		
3. Nombre de retards (heures) causés par les pilotes	0	1 (2 heures)
4. Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition	0	1 (1 heure)
5. Nombre de retards (heures) causés par les bateaux-pilotes	0	1 (0,25 heure)
6. Nombre de retards (heures) causés par les pannes informatiques	0	0
7. Total des retards (heures)	0	3 (3,25 heures)
<b>Rendement : Général</b>		
8. Indisponibilité imprévue des bateaux-pilotes entraînant des retards [nb de jours d'indisponibilité entraînant des retards / total des jours]	0 %	2,4 %
9. Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0
10. Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	8 jours	2 jours (13 plaintes)
11. Maintien d'une moyenne de 8 jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	8 jours	4 jours (22 différends)
<b>Rendement : Pilotes</b>		
12. Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [nombre de plaintes / total des affectations]	0 %	0,1 %
13. Rappels en pourcentage des affectations	2,5%	0,5 %
14. Coût des rappels en pourcentage des revenus totaux de pilotage	1 %	0,2 %
15. Affectations annuelles par pilote		
a) Côte	100	100
b) Fleuve Fraser	135	119
16. Coût moyen annuel par affectation		
a) Produits	7 306 \$	6 531 \$
b) Coût	7 131 \$	6 553 \$
c) Bénéfice (perte)	175 \$	(15) \$
17. Utilisation annuelle des pilotes – temps au travail [(temps à bord + temps de déplacement + repos)/1 950]	95 %	83 %
18. Utilisation annuelle des pilotes – retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal / nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	2 %
19. Utilisation annuelle des pilotes – annulations [nombre d'annulations / nombre d'affectations]	8 %	11 %
<b>Finances</b>		
20. Maintien d'un fonds de prévoyance adéquat	1,075 M\$	1,730 M\$
21. Comptes débiteurs - % des factures de moins de 30 jours civils	90 %	98 %

## Rapport d'incidents

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

### Enquêtes de catégorie A

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

### Enquêtes de catégorie B

Enquêtes moyennement susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes, incluant les répercussions sur les communautés autochtones.

### Enquêtes de catégorie C

Enquêtes peu susceptibles d'entraîner des améliorations à la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées, incluant les répercussions sur les communautés autochtones.

Le tableau ci-dessous présente le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration au cours des sept dernières années.

Année	Affectations sans incident	Nombre			
		total d'incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2014	99,96 %	5	-	2	3
2015	99,99 %	1	-	-	1
2016	99,96 %	5	-	-	5
2017	99,97 %	4	-	-	4
2018	99,96 %	5	-	-	5
2019	99,96 %	6	-	2	4
2020	99,90 %	13	-	-	13

L'Administration a pris note de l'augmentation du nombre d'incidents en 2020 et a demandé aux pilotes d'examiner les données disponibles afin de déterminer les tendances, le cas échéant. Le mandat du Comité de formation et d'examen des pilotes de l'Administration a aussi été élargi afin d'inclure l'examen des incidents pour déterminer les occasions de formation et de familiarisation pour les pilotes. L'Administration communique également avec les parties prenantes pertinentes, par le biais des représentants de l'industrie faisant partie du Comité d'examen de la sécurité et des opérations, pour partager des renseignements et modifier ou améliorer les pratiques opérationnelles.

## Ressources humaines

L'Administration a une équipe de direction hautement efficace et expérimentée qui est soutenue par du personnel opérationnel et administratif compétent et mobilisé. Pendant l'exercice, nous avons tenu des séances de discussion ouverte et des sondages de satisfaction à l'intention des employés afin d'obtenir leur rétroaction, surtout avec l'incertitude causée par la pandémie mondiale. Historiquement, nous avons connu un faible roulement du personnel, ce que nous attribuons à un environnement de travail où les gens se sentent soutenus et inclus.

La diversité est une composante de notre processus d'embauche, et nous sommes fiers d'avoir une parité des sexes parmi le personnel de bureau, l'équipe de direction et les membres du Conseil. Pour renforcer cela, une activité essentielle en 2021 va consister à introduire un programme et un protocole d'embauche pour prendre davantage en compte la diversité au sein de l'Administration.

Notre dirigeant principal doit prendre sa retraite en 2023, et des plans de relève sont en cours de préparation pour chercher et choisir un remplaçant, le but étant de nommer un nouveau dirigeant principal d'ici le début de 2022 afin d'avoir un chevauchement.

Les rapports que l'Administration entretient avec la majorité de ses employés s'appuient sur des conventions collectives avec :

- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les pilotes salariés (neuf employés) expire le 31 janvier 2023;
- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens (trente-quatre employés) expire le 31 mars 2023;
- La section locale 520 de l'International Longshore & Warehouse Union représentant les matelots de pont, les répartiteurs et le personnel administratif (vingt-huit employés) expire le 31 mars 2022.

### Recrutement et formation des pilotes

Afin de disposer d'un effectif de pilotes hautement qualifiés, l'Administration porte une attention particulière au recrutement et à la formation des pilotes maritimes. Le processus de sélection et de formation de ces derniers inclut :

1. La vérification de l'aptitude physique, des compétences et du temps passé en mer des candidats potentiels afin de déterminer s'ils se conforment au *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*;
2. La participation des candidats potentiels au Programme de familiarisation des pilotes exigée par le *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*;
3. Un examen pour les candidats qui répondent aux exigences énoncées en 1. et 2. ci-dessus;
4. Un apprentissage et une formation préalables à l'attribution d'un brevet aux candidats;
5. L'avancement et la formation périodique pendant la carrière de pilotage.

Les candidats qui répondent aux exigences préalables sont inscrits au Programme de familiarisation des pilotes, qui relève de l'Administration. Ce programme est limité à un maximum de quarante participants. Il permet aux pilotes potentiels de faire des voyages de familiarisation avec des pilotes brevetés, de compléter et d'approfondir leur connaissance de l'ensemble des côtes, et d'améliorer leurs chances de réussite à l'examen. À la fin de 2020, le programme avait son quota maximal de participants, mais il a été interrompu en raison des restrictions liées à la pandémie.

Les examens d'admission des pilotes maritimes sont menés une ou deux fois par année pour évaluer des candidats potentiels afin de déterminer s'ils ont les connaissances, l'expérience et les compétences voulues pour effectuer le travail. L'examen des pilotes comprend trois parties : un examen écrit de trois heures portant sur la connaissance générale des navires, un examen écrit de trois heures sur la connaissance des côtes de la région et un examen oral de trois heures et demie.

La durée de l'apprentissage d'un pilote côtier en Colombie-Britannique varie entre un minimum de neuf mois et demi et un maximum de vingt-quatre mois. Dans le cas d'un pilote travaillant sur le fleuve Fraser, l'apprentissage dure entre quatre et vingt-quatre mois.

Le comité de formation et d'examen des pilotes étudie et compare régulièrement les moyens de formation utilisés dans le monde entier afin d'assurer la pertinence, l'efficacité et la validité de nos normes en matière de formation et de notre niveau d'enseignement.

Il en coûte environ 200 000 \$ pour former un apprenti-pilote, ce qui comprend la rémunération, les frais de déplacement et les frais de scolarité, tous entièrement payés par l'Administration. Si la période d'apprentissage dure vingt-quatre mois, cela portera les coûts de formation à environ 400 000 \$ par pilote.

L'Administration a fait des prévisions démographiques du bassin de pilotes côtiers pour les années 2021 – 2025 visées par le plan d'entreprise (le « Plan ») et elle collabore avec BCCP afin d'avoir assez d'apprentis qui entrent en service à chacune de ces années du Plan en vue de compenser les départs à la retraite et de s'assurer qu'elle dispose du nombre de pilotes requis pour continuer de fonctionner de manière efficace et rentable. Aucun apprenti-pilote n'a été embauché en 2020 en raison des restrictions liées à la pandémie, les voyages internationaux pour la formation obligatoire n'étant pas permis.

L'Administration prévoit chaque année des fonds pour la formation des pilotes brevetés. La sécurité étant primordiale pour l'Administration, celle-ci fait en sorte que les pilotes brevetés maintiennent leurs connaissances relatives à toutes les parties de la côte et leur offre en permanence de la formation permettant de parfaire leurs compétences.

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

- Cinq apprentis-pilotes ont suivi une formation sur les navires reliés par câble à un remorqueur à Vancouver, au Canada, et une formation sur les systèmes de propulsion Azipod avec le simulateur interne.

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

- En raison des restrictions liées à la COVID-19, toute la formation à l'étranger et au Canada a été suspendue;
- Cent treize pilotes ont suivi une formation de familiarisation sur le chenal de Porpoise avec le simulateur interne pour le nouveau projet de GNL de l'endroit;
- Seize pilotes ont suivi une formation sur la progression de la taille des navires avec le simulateur interne;
- Vingt-six pilotes ont reçu une formation de familiarisation sur la zone du passage Seymour avec le simulateur interne.

Formation des pilotes fluviaux brevetés :

- Un pilote du fleuve Fraser a suivi une formation sur les systèmes de propulsion Azipod et la progression de la taille des navires avec le simulateur interne.

### Examens et liste d'admissibilité des pilotes

Pendant l'exercice 2020, cinq pilotes côtiers ont reçu leur brevet de classe II et un pilote sur le fleuve Fraser a obtenu son brevet de classe I.

En date du 31 décembre 2020, il y avait dix-sept candidats sur la liste d'admissibilité des pilotes, soit quatorze pour le pilotage côtier et trois pour le pilotage fluvial.

L'Administration a mené deux séances d'examen pour le pilotage côtier en 2020. Sur les vingt-deux candidats qui se sont présentés, sept ont réussi l'examen.

## Gestion des risques organisationnels

Un programme de gestion des risques organisationnels et de sécurité («GROS») est intégré à la stratégie de l'Administration, et des progrès considérables ont été accomplis en vue de créer une culture de gestion des risques à l'échelle de l'organisation. Un cadre de gestion des risques a été développé et tous les domaines opérationnels de l'Administration sont évalués, classés et surveillés dans le registre des risques.

Il incombe à un comité GROS de déterminer si les risques sont stratégiques ou opérationnels. La responsabilité à l'égard des risques opérationnels est attribuée au gestionnaire approprié aux fins d'analyse et d'atténuation. Les risques de nature stratégique sont placés sous la supervision du conseil d'administration ou d'un comité désigné relevant de celui-ci.

L'Administration est déterminée à s'assurer que des mesures d'atténuation appropriées sont en place pour tous les risques, et que ces mesures sont examinées régulièrement. Les responsables des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et les stratégies d'atténuation, qui font partie d'un processus d'examen des risques.

Les principaux risques stratégiques sont énumérés ci-dessous :

- Changement des conditions économiques et fiscales qui ont une incidence sur le trafic des navires;
- Report ou contestation d'une hausse des droits de service;
- Dépendance à un seul entrepreneur;
- Recrutement et formation des pilotes;
- Relations avec les collectivités et le grand public à la suite d'un incident;
- Activisme et ses conséquences sur l'Administration;
- Réseaux sociaux;
- Cybersécurité.

L'Administration considère que la gestion des risques est une responsabilité partagée. Par conséquent, il incombe aux membres et aux comités du conseil d'administration, au premier dirigeant et à tous les employés de gérer les risques dans leur domaine de responsabilité. Les politiques de gestion des risques assurent une approche uniforme, globale et à l'échelle de l'entreprise en ce qui concerne la gestion des risques, qui est intégrée dans les processus de planification, de décision et d'exploitation.

# Méthode de cotation de l'incidence des risques

L'Administration a adopté le profil de risque et la matrice de tolérance ci-dessous :

		OPÉRATIONNEL				STRATÉGIQUE	
	Financier	Gens	Biens	Navires	Environnement	Perturbation des activités	Réputation
<b>5</b> <b>EXTRÊMES</b>	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 M\$	Nombreux décès  Nombreuses victimes avec blessures graves à long terme  Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant plus d'un mois ou pertes financières de plus de 10 M\$	Le navire coule ou subit des dommages tellement graves qu'il s'agit d'une perte réputée totale	Un incident cause des dommages continus à long terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent plus d'un mois)	Menace la viabilité de l'Administration à long terme  (cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent plus d'un mois)	Couverture négative continue en première page des médias nationaux  Couverture par les médias internationaux
<b>4</b> <b>TRÈS ÉLEVÉS</b>	Répercussions financières pour l'Administration de 5 à 10 M\$	Décès d'une seule personne  Nombreuses victimes avec blessures graves à long terme  Soins intensifs	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à un mois ou pertes financières de 5 à 10 M\$	Le navire subit des dommages suffisamment graves pour devoir être remorqué jusqu'à une cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période allant jusqu'à un mois	Un incident cause des dommages continus à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent jusqu'à un mois)	Menace la viabilité de l'Administration à moyen terme  (cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à un mois)	Couverture négative en première page des médias nationaux et couverture médiatique internationale intermittente
<b>3</b> <b>ÉLEVÉS</b>	Répercussions financières de 1 à 5 M\$	Quelques victimes avec blessures graves à long terme et multiples victimes avec blessures mineures	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à deux semaines ou pertes financière de 1 à 5 M\$	Le navire subit des dommages suffisamment graves pour devoir être mis en cale sèche et ne peut être utilisé pendant deux semaines	Un incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent jusqu'à deux semaines)	Menace la viabilité de l'Administration à court terme  (cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à deux semaines)	Couverture négative intermittente par les médias nationaux
<b>2</b> <b>MOYENS</b>	Répercussions financières 500 000 \$ à 1 M\$	Une victime avec blessures graves à long terme  Quelques victimes avec blessures mineures	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à une semaine ou répercussions financières de 500 000 \$ à 1 M\$	Le navire subit des dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant une semaine	Un incident cause des dommages à court terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent au plus une semaine)	Problèmes opérationnels qui durent jusqu'à une semaine, mais aucune cessation des activités	Couverture négative continue en première page des médias locaux  Le conseil d'administration et Ottawa reçoivent des plaintes des associations de l'industrie et de clients importants
<b>1</b> <b>FAIBLES</b>	Répercussions financières d'au plus 500 000 \$	Une ou plusieurs victimes avec blessures mineures qui nécessitent des premiers soins sur place ou des traitements hors site	Dommmages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités pendant jusqu'à 72 heures ou des répercussions financières allant jusqu'à 500 000 \$	Dommmages mineurs sans répercussions ou dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant au plus 72 heures	Un incident cause des dommages minimes ou intermittents à l'environnement pendant une courte période (c.-à-d. qui durent au plus une journée)	Aucun problème opérationnel, ou problèmes opérationnels qui durent jusqu'à 72 heures	Couverture négative intermittente par les médias locaux  Plaintes reçues de la part de l'industrie et/ou de clients

# Critères de cotation de probabilité des risques

Probabilité	Risques continus	Risques ponctuels
<b>5</b> <b>EXTRÊME</b>	Nous nous attendons à ce que le risque survienne plusieurs fois par mois. Le risque survient présentement.	Nous nous attendons pleinement à ce que le risque survienne. Le risque survient déjà (c.-à-d. c'est devenu un problème)
<b>4</b> <b>TRÈS ÉLEVÉE</b>	Nous nous attendons à ce que le risque survienne au moins une fois par an.	Nous nous attendons fort probablement à ce que le risque survienne.
<b>3</b> <b>ÉLEVÉE</b>	Nous nous attendons à ce que le risque survienne une fois tous les 3 ans.	Nous nous attendons à ce que le risque puisse survenir éventuellement et nous croyons que cela est plus probable qu'improbable.
<b>2</b> <b>MOYENNE</b>	Nous nous attendons à ce que le risque survienne une fois tous les 10 ans.	Nous nous attendons à ce que le risque puisse survenir éventuellement et nous croyons que cela est plus improbable que probable.
<b>1</b> <b>FAIBLE</b>	Nous nous attendons à ce que le risque survienne une fois tous les 50 ans.	Nous nous attendons à ce que le risque puisse survenir seulement dans des circonstances exceptionnelles et que cela est très peu probable.

# Grille de cotation des risques

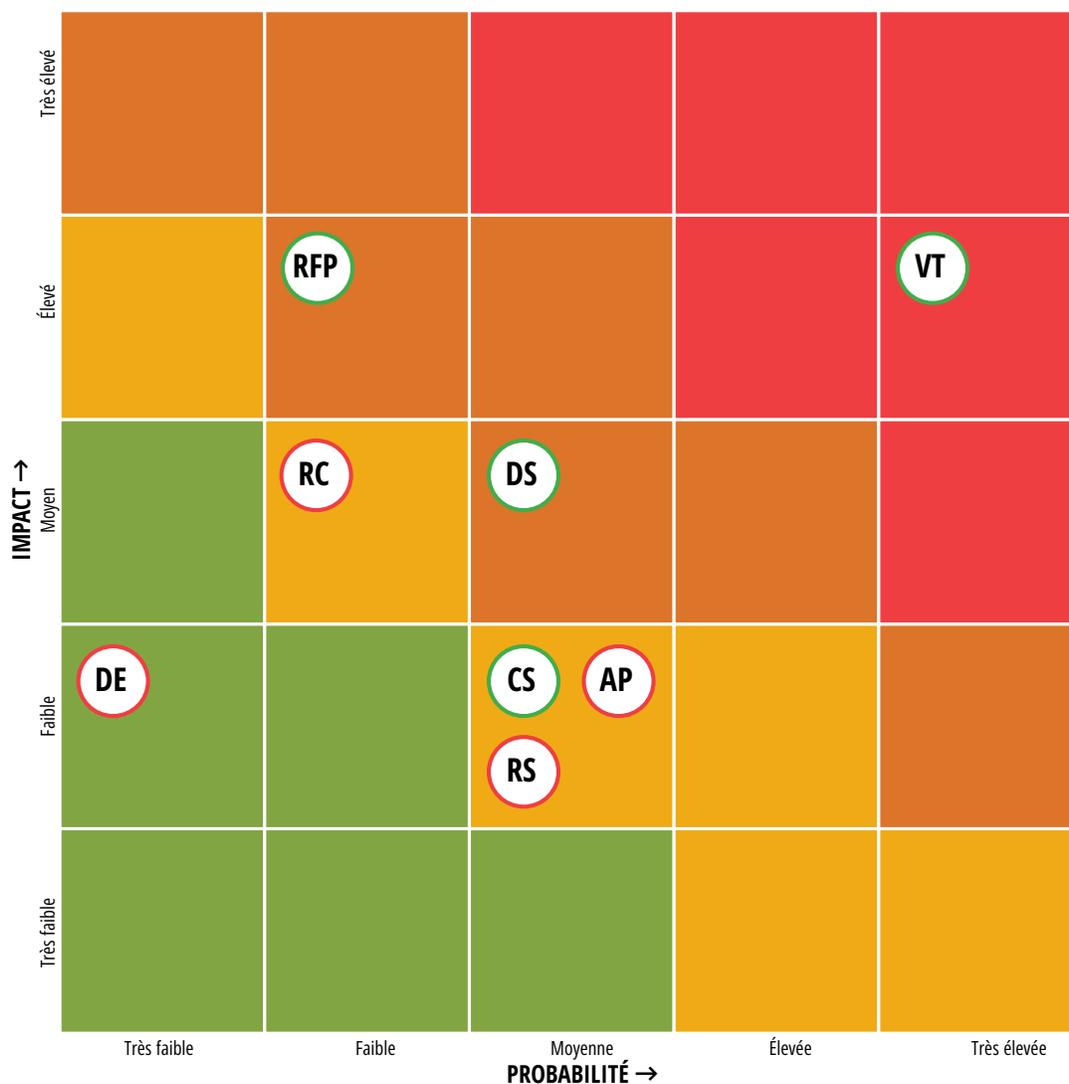
Pour coter le risque, il faut multiplier la cote de l'impact par celle de la probabilité. Voici les classements globaux :

25	Extrême	20	Très élevé	15	Élevé	10	Moyen	5	Faible
24	Extrême	19	Très élevé	14	Élevé	9	Moyen	4	Faible
23	Extrême	18	Très élevé	13	Élevé	8	Moyen	3	Faible
22	Extrême	17	Très élevé	12	Élevé	7	Moyen	2	Faible
21	Extrême	16	Très élevé	11	Élevé	6	Moyen	1	Faible

# Principaux risques stratégiques

Le tableau ci-dessous illustre l'évaluation par la direction de l'impact potentiel et de la probabilité des principaux risques stratégiques :

CODE	TITRE	CODE	TITRE	CODE	TITRE
VT	Variations dans les volumes de trafic de navires	CS	Cybersécurité	DS	Objection aux droits de service
RC	Relations avec les collectivités et le grand public à la suite d'un incident	RFP	Recrutement et formation des pilotes	DE	Dépendance à un seul entrepreneur
		AP	Activisme politique et ses répercussions sur l'APP	RS	Risque lié aux réseaux sociaux





## Perspectives d'avenir – 2021

Les résultats financiers annuels de l'Administration demeurent liés au trafic dans nos ports. Les niveaux de trafic annuels et, par conséquent, les finances dépendent de la situation économique de l'industrie que nous desservons. Cela reste très difficile de prévoir avec exactitude les niveaux de trafic pour les années à venir, car il y a de nombreux facteurs en cause sur lesquels l'Administration n'a absolument aucun contrôle.

Lors de la préparation de son plan d'entreprise de 2021, l'Administration a analysé les courbes du trafic de l'année précédente, les secteurs de l'industrie, les associations de produits, l'industrie des croisières, les administrations portuaires, les plans d'agrandissement des terminaux et le climat financier en général. L'Administration a aussi communiqué avec les exploitants de terminaux et les agents dans toute la province pour solliciter leur rétroaction sur les volumes prévus en 2021.

Pour 2021, l'Administration a basé ses prévisions de revenus et dépenses sur 10 864 affectations côtières et 1 205 sur le fleuve Fraser, ce qui a donné une perte planifiée de 3,8 millions de dollars pour 2021. Après avoir terminé le plan d'entreprise de 2021, d'autres renseignements à propos des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les résultats financiers ont pu être obtenus et la perte prévue pour 2021 a été mise à jour dans le cadre du processus de consultation sur les droits de service et changée pour 46 000 \$.

Les projections du trafic relié au transport maritime pendant la pandémie ne sont toujours pas claires. Nous avons prévu dans notre plan d'entreprise un retour limité des paquebots de croisière en 2021 correspondant à 30 % des niveaux prépandémie. Depuis, l'interdiction des paquebots dans les eaux canadiennes a été prolongée jusqu'à la fin de février 2022. En admettant que cette interdiction soit levée plus tôt si les conditions pandémiques s'améliorent de façon significative, il est probable que 2021 sera une répétition de 2020 et qu'il n'y ait pas de saison des croisières.

La mesure dans laquelle nous pourrions reprendre complètement la formation des apprentis-pilotes et des pilotes brevetés sera aussi un facteur déterminant de nos résultats financiers pour 2021. Nous nous attendons à avoir des coûts de formation plus élevés que d'ordinaire une fois que nous aurons accès aux écoles de formation, car il nous faudra rattraper la formation qui avait été reportée en 2020.

Notre contrat avec BCCP arrive à échéance le 31 décembre 2021 et nous allons commencer à en négocier un nouveau vers la fin de 2021.

### Hausse des droits de service pour 2021

L'Administration détermine les droits de pilotage pour les services qu'elle fournit de façon à pouvoir financer ses activités et être financièrement autonome. Conformément aux principes énoncés dans la *Loi sur le pilotage*, les droits de service visent à être justes, raisonnables et suffisants pour assurer un service sécuritaire et efficace. L'Administration continue d'insister fortement sur un processus d'engagement complet et exhaustif en consultant abondamment l'industrie avant de changer ses droits de service.

L'Administration instaure le 5 mars 2021 les changements suivants :

1. Augmentation de 2,5 % des droits de service (en excluant les redevances de carburant);
2. Introduction d'un droit temporaire de 175 \$ par affectation pour atténuer les répercussions financières de la pandémie de COVID-19.



# Domaines d'intérêt stratégique - 2021

Tous les ans, l'Administration mène des séances de planification stratégique impliquant le conseil d'administration et la direction. Lors de la séance de planification pour 2021-2025, l'Administration a approuvé les objectifs, priorités et activités pour 2021.

## OBJECTIFS ET PRIORITÉS STRATÉGIQUES ASSOCIÉS

### 1. Fournir des services de pilotage maritime sécuritaires, fiables et efficaces

Fournir des services de pilotage maritime et connexes sécuritaires, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, notamment le fleuve Fraser, en adoptant une culture d'amélioration continue.

#### Priorités stratégiques

- Sécurité – Remplir ou dépasser les engagements de l'Administration à l'égard de la sécurité grâce à une combinaison de formation et à l'application d'initiatives axées sur l'amélioration continue.
- Fiabilité – Réduire les retards causés par l'Administration et/ou les pilotes en adoptant l'utilisation d'une technologie pertinente.
- Efficacité – S'assurer que les services de pilotage sont gérés et fournis de la manière la plus pratique, efficace et économique qui soit.

#### Activités pour 2021

- Mise à niveau des bases de données du simulateur interne en partenariat avec BC Coast Pilots et avec les conseils du comité de formation et d'examen des pilotes;
- Tenue d'un examen MGRP sur le changement consistant à faire passer l'exigence actuelle de 350 à 500 tonneaux de jauge brute pour les pilotes;
- Mise en œuvre d'un programme de certificat après l'examen MGRP sur le changement consistant à faire passer l'exigence actuelle de 350 à 500 tonneaux de jauge brute pour les pilotes;
- Examen et étude de faisabilité de la mise à niveau du simulateur interne en partenariat avec BC Coast Pilots et une tierce partie;
- Construction d'un nouveau bateau-pilote pour la station de Victoria;
- Mise à niveau du système d'affectation et de comptabilité existant, et introduction des cartes sources électroniques;
- Analyse des coûts-avantages sur l'utilisation des hélicoptères dans le nord et le sud.

### 2. Assurer une autonomie financière

Fournir les services dans un cadre à vocation commerciale, en maintenant une autonomie financière, grâce à une combinaison de gestion des coûts et de tarifs justes et raisonnables.

#### Priorités stratégiques

- Autonomie financière – Faire en sorte que l'Administration demeure financièrement autonome sur une base permanente.
- Gestion des coûts – S'assurer que l'Administration maintient une structure de coûts qui reste proportionnellement conforme aux revenus.
- Tarifs justes et raisonnables – Développer, améliorer et perfectionner des outils de prévisions et de modélisation afin que les tarifs soient directement basés sur les hypothèses concernant l'avenir des activités de l'Administration

#### Activités pour 2021

- Intégration du modèle de prévisions dans la planification des scénarios pour les grands projets à venir afin de prévoir les répercussions financières sur l'Administration.
- Examen du coût de la prestation de services aux ports éloignés de la Colombie-Britannique et analyse de nouvelles sources de revenus potentielles afin de réduire l'interfinancement dans la mesure du possible ou lorsque c'est avantageux du point de vue commercial.

### 3. Promouvoir la viabilité organisationnelle et environnementale

Mettre en place des pratiques durables au sein de l'Administration en mettant l'accent sur l'assurance de la qualité, et contribuer aux politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement fédéral qui s'appliquent à l'industrie maritime sur la côte pacifique du Canada.

#### Priorités stratégiques

- Viabilité organisationnelle – Créer, mettre en œuvre et maintenir des pratiques qui s'alignent sur les initiatives du gouvernement fédéral et les soutiennent.
- Assurance de la qualité – Exploiter l'entreprise avec un engagement à long terme, en ayant en place les politiques, plans et pratiques appropriés pour fournir les bonnes compétences au bon moment.
- Sensibilité environnementale – Faire en sorte que l'Administration remplisse ou dépasse toutes les exigences de la réglementation environnementale et qu'elle suive des pratiques exemplaires afin de réduire son empreinte carbone.

#### Activités pour 2021

- Introduction d'un programme et d'un protocole d'embauche pour mieux prendre en considération la diversité au sein de l'Administration.
- Développement et mise en œuvre d'une procédure pour répondre aux problèmes et aux préoccupations émergentes que pose la cybersécurité.
- Mise sur pied d'un Comité de l'équité salariale afin de prendre les mesures nécessaires pour que les pratiques de rémunération accordent la parité salariale aux femmes et aux hommes pour un travail de même valeur.

### 4. Faire preuve de leadership

Jouer un rôle de leadership dans l'industrie maritime que nous desservons, en démontrant une influence nationale et en mobilisant la collectivité afin de faciliter la prise de décisions qui se traduisent par des améliorations à la sécurité de la navigation et l'efficacité des opérations maritimes.

#### Priorités stratégiques

- Développer une influence nationale – Influencer les discussions nationales et régionales sur la sécurité maritime et les enjeux opérationnels auxquels est confrontée la côte ouest du Canada afin d'améliorer les résultats pour le pilotage, la collectivité et l'industrie.
- Faciliter la prise de décisions – Participer activement à toutes les initiatives maritimes pertinentes et mener le processus décisionnel concernant le pilotage sur la côte ouest du Canada.

- Mobiliser les parties prenantes et la collectivité – Étendre la stratégie de mobilisation des parties prenantes et le programme de sensibilisation de la collectivité de l'Administration afin d'avoir une compréhension nationale et régionale du rôle que joue l'Administration pour assurer un pilotage sécuritaire.

#### Activités pour 2021

- Implication active auprès des collectivités autochtones de la côte ouest du Canada qui sont affectées par le passage des navires pilotés pour s'assurer qu'il y ait une très bonne compréhension des rôles et responsabilités de l'Administration et des pilotes.
- Collaboration avec les équipes de sécurité et sûreté régionales de Transports Canada sur la côte Ouest en ce qui concerne l'application des règlements relatifs à la *Loi sur le pilotage*.
- Utilisation des réseaux sociaux comme moyen d'étendre l'engagement des parties prenantes de l'Administration.

#### 5. Gérer les risques

S'assurer que des outils de gestion des risques sont utilisés dans toutes les décisions liées à la sécurité pour l'organisation et ses opérations, et que les technologies en évolution sont prises en considération.

#### Priorités stratégiques

- Gérer les risques organisationnels – S'assurer que des contrôles et processus adéquats sont en place pour réduire les risques de nature stratégique auxquels l'Administration doit faire face.
- Gérer les risques organisationnels – S'assurer que des outils efficaces de gestion des risques sont en place pour éliminer ou atténuer tous les risques opérationnels identifiés.

#### Activités pour 2021

- Préparation d'un manuel de procédures de sécurité et d'exploitation pour tous les ports qui ne font pas partie d'une administration portuaire, et publication de l'information sur le site web de l'APP.

#### 6. Mettre l'accent sur l'avenir

En utilisant des signes d'avertissement précoces, s'assurer que l'Administration est préparée, d'un point de vue financier et opérationnel, à composer efficacement avec les changements dans l'industrie, le paysage réglementaire changeant et l'environnement complexe dans lequel nous œuvrons.

#### Priorités stratégiques

- Avertissement précoce – S'engager auprès des parties appropriées pour anticiper et surveiller les indicateurs pertinents afin d'avoir des signes précoces des facteurs qui ont un impact positif ou négatif sur la position financière de l'APP.
- Positionnement positif – Positionner l'Administration avec « un pied dans le présent » – axé sur les affaires courantes – et « un pied dans l'avenir » afin d'assurer sa capacité à fournir à dans le futur des solutions sécuritaires, fiables et abordables.

#### Activités pour 2021

- Engagement auprès des parties appropriées pour anticiper et surveiller les indicateurs pertinents afin de déceler les signes précurseurs des facteurs qui ont un impact positif ou négatif sur la position financière et opérationnelle de l'APP.

- Collaborer avec Transports Canada pour établir les rôles et responsabilités de l'Administration suite au transfert de l'administration des règlements.

## Perspectives d'avenir – au-delà de 2021

Le potentiel des projets et terminaux proposés pour la côte Ouest continue d'être prometteur chaque année. Nous continuons de nous tenir au courant de tous les projets proposés sur notre territoire et de les surveiller activement, en analysant leurs répercussions sur les affectations, le nombre de pilotes et les méthodes de déploiement des pilotes. Voici quelques-uns des nouveaux projets qui font actuellement l'objet d'un suivi attentif :

- Phase II des installations à conteneurs de Prince Rupert, qui devrait doubler la capacité à 1,8 millions d'EVP d'ici 2022;
- Agrandissement du pipeline Trans Mountain existant afin d'accroître la capacité d'expédition de pétrole brut dans le bras de mer Burrard, qui devrait être achevé fin 2022;
- Nouveau terminal à Roberts Bank, qui doublerait les volumes de conteneurs; la construction commencerait en 2024;
- Divers terminaux de GNL, notamment nouveau terminal géant en construction à Kitimat (devrait être opérationnel en 2025) et un projet de terminal plus petit à Squamish;
- Divers terminaux de GNL, notamment deux en construction à Prince Rupert.

L'Administration participe activement, aux côtés de BC Coast Pilots, aux propositions de nouveaux terminaux ou de nouveaux quais sur notre territoire. Nos points de vue sur la conception, l'emplacement et l'accès sont régulièrement sollicités avant la construction.

Nous assurons également le suivi de nombre d'autres activités, négociations, projets de loi et activités similaires susceptibles d'avoir une incidence sur notre territoire. Bon nombre de ces activités échappent à notre contrôle, bien qu'elles puissent avoir des répercussions sur notre territoire. Voici quelques-unes de ces activités majeures :

- Discussions visant le remplacement d'un tunnel important dans la région de Vancouver, et incidence sur le trafic entrant et sortant sur le fleuve Fraser;
- Pandémies sanitaires mondiales et leurs effets connexes sur le commerce avec le Canada;
- Changement des habitudes commerciales mondiales.

Au cours des prochaines années, nous continuerons d'axer nos efforts sur la concrétisation de notre vision qui consiste à

*« diriger un service de pilotage maritime de stature mondiale sur la côte ouest du Canada ».*



## EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2020

### Déclaration de responsabilité de la direction

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

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

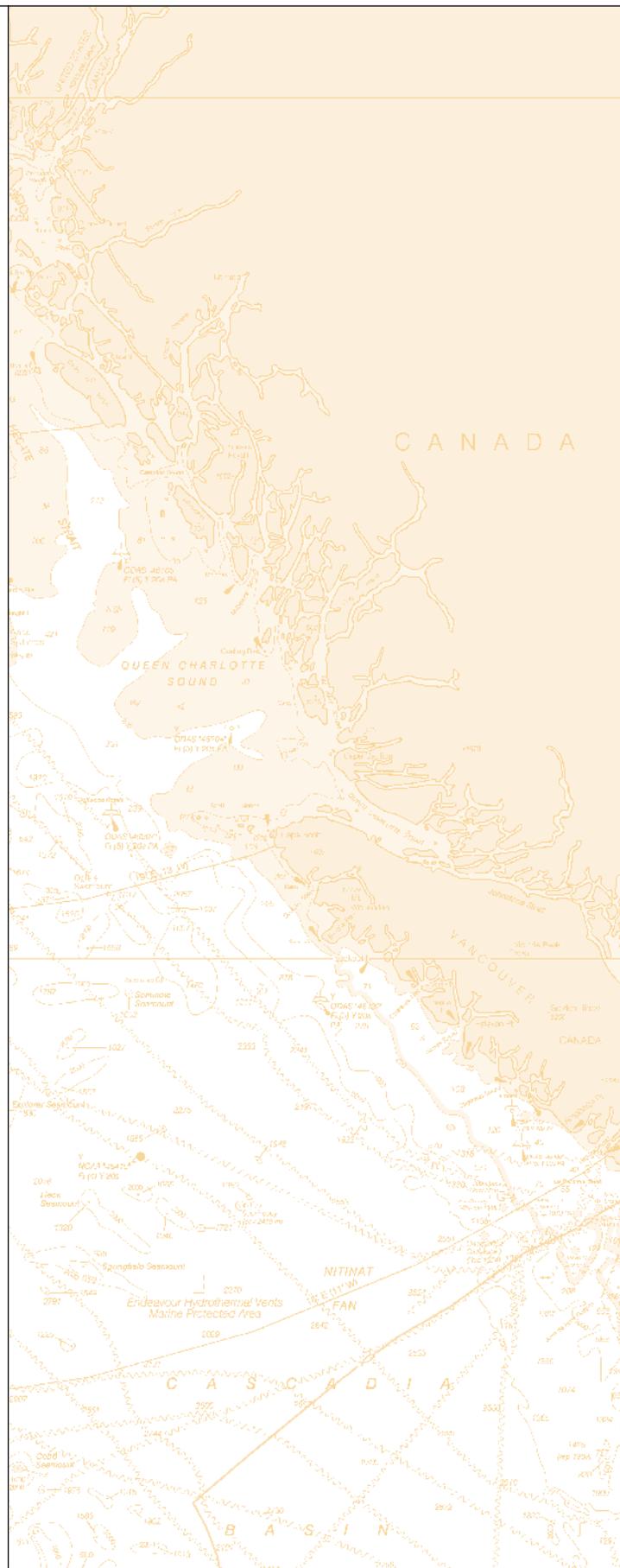
Le conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. Le conseil exerce ses responsabilités par l'intermédiaire du comité d'audit, qui se réunit régulièrement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

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

K. G. Obermeyer  
*Premier dirigeant*

S. M. Mackenzie  
*Dirigeant principal des finances*

Le 24 mars 2021





## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

### Rapport sur l'audit des états financiers

#### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2020, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2020, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

#### *Fondement de l'opinion*

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

#### *Autres informations*

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

### *Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers*

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

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

### *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers*

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas

adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

## **Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées**

### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration de pilotage du Pacifique dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, les règlements administratifs de l'Administration de pilotage du Pacifique ainsi que l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration de pilotage du Pacifique dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des IFRS ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

### *Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées*

La direction est responsable de la conformité de l'Administration de pilotage du Pacifique aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration de pilotage du Pacifique à ces autorisations spécifiées.

### *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées*

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Lana Dar, CPA, CA  
Directrice principale

Vancouver, Canada  
Le 24 mars 2021

# État de la situation financière



Au 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
<b>Actifs</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7 707 \$	9 014 \$
Créances clients	4 902	5 832
Placements (note 5)	1 258	829
Frais payés d'avance et autres créances	950	825
	<b>14 817</b>	16 500
À long terme		
Placements (note 5)	472	285
Autres créances	156	171
Immobilisations corporelles (note 6)	13 547	12 329
Actifs incorporels (note 7)	149	—
	<b>14 324</b>	12 785
	<b>29 141 \$</b>	29 285 \$
<b>Passifs</b>		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	10 126 \$	11 774 \$
Emprunts (note 8)	2 986	406
Autres avantages du personnel (note 10)	283	352
Passifs liés aux contrats de location (note 11(d))	352	342
	<b>13 747</b>	12 874
À long terme		
Emprunts (note 8)	601	1 013
Autres avantages du personnel (note 10)	606	632
Passifs liés aux contrats de location (note 11(d))	325	646
	<b>1 532</b>	2 291
	<b>15 279</b>	15 165
<b>Capitaux propres</b>		
Bénéfices non distribués	13 862	14 120
	<b>29 141 \$</b>	29 285 \$

Engagements (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Membre

Membre

# État du résultat global



Administration de pilotage du Pacifique Pacific Pilotage Authority

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
<b>Produits</b>		
Produits des contrats avec les clients		
Droits de pilotage	<b>83 087 \$</b>	96 688 \$
Autres produits		
Investissements et autres produits	<b>154</b>	168
	<b>83 241</b>	96 856
<b>Charges</b>		
Honoraires des pilotes contractuels	<b>54 494</b>	62 805
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	<b>8 843</b>	10 565
Transports et déplacements	<b>8 319</b>	6 810
Salaires et avantages du personnel	<b>7 598</b>	7 706
Amortissement – immobilisations corporelles	<b>1 655</b>	1 652
Services professionnels et spéciaux	<b>856</b>	734
Services informatiques	<b>480</b>	576
Formation des pilotes	<b>477</b>	2 542
Services publics, équipements, fournitures et autres	<b>315</b>	273
Locations	<b>233</b>	197
Réparations et entretien	<b>81</b>	88
Communications	<b>81</b>	84
Dépréciation, cessions et autres	<b>—</b>	(60)
	<b>83 432</b>	93 972
Bénéfice (perte) pour l'exercice	<b>(191)</b>	2 884
<b>Autre élément du résultat global (perte), qui ne doit pas être reclassé en résultat net dans les périodes subséquentes :</b>		
Perte actuarielle pour les autres avantages du personnel (note 10)	<b>(67)</b>	(47)
	<b>(67)</b>	(47)
Revenu global total (perte)	<b>(258) \$</b>	2 837 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État des variations des capitaux propres



Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	14 120 \$	11 283 \$
Bénéfice (perte) pour l'exercice	(191)	2 884
Autre élément de la perte globale	(67)	(47)
Bénéfice global total (perte)	(258)	2 837
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	13 862 \$	14 120 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État des flux de trésorerie



Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2020	2019
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		
Entrées de trésorerie – clients	84 017 \$	96 927 \$
Sorties de trésorerie – salariés	(13 198)	(13 141)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(70 670)	(78 575)
Autres produits reçus et autres	138	121
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	287	5 332
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		
Achat de placements	(1 440)	(561)
Produits de la vente de placements	840	550
Acquisition d'immobilisations corporelles	(2 665)	(1 763)
Acquisition d'actifs incorporels	(149)	—
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(3 414)	(1 774)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		
Nouveaux emprunts	2 573	—
Principaux remboursements d'emprunts	(406)	(395)
Principaux paiements de contrats de location	(347)	(320)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	1 820	(715)
Hausse nette (baisse) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 307)	2 843
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début d'exercice	9 014	6 171
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fin d'exercice	7 707 \$	9 014 \$
Représentés par :		
Trésorerie	7 707	9 014
Équivalents de trésorerie	—	—

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Exercice clos le 31 décembre 2020  
(en milliers de dollars canadiens)

## 1. Administration et objectifs

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

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

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

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

### Réglementation des droits de pilotage

Les droits de pilotage que l'Administration applique aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la Loi. L'Administration peut, en vertu d'une résolution, fixer ou réviser les droits devant lui être versés pour les services qu'elle fournit ou rend disponibles relativement au pilotage obligatoire ou à d'autres services. Les droits doivent être établis conformément aux principes qui régissent leur perception dans la Loi.

## Instructions données en vertu de l'article 89

En 2015, l'Administration a reçu des instructions en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor (C.P. 2015-1114), d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. Les politiques de l'Administration ont été alignées tout au long de 2020.

## 2. Principales méthodes comptables

### 2.1 Énoncé de conformité

Les présents états financiers ont été préparés en conformité avec les Normes internationales d'information financière [International Financial Reporting Standards (IFRS)].

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 24 mars 2021.

### 2.2 Règles de préparation

La préparation des états financiers repose sur l'utilisation du coût historique, à l'exception de certains instruments financiers qui sont évalués à leur juste valeur à la fin de la période visée par le présent rapport, comme cela est expliqué dans les méthodes comptables ci-après.



Le coût historique se base, en général, sur la juste valeur de la contrepartie versée en échange de biens et de services.

La juste valeur est le prix qui serait obtenu pour la vente d'un actif, ou payé pour le transfert d'un élément de passif dans le cadre d'une transaction ordonnée entre des participants au marché, à la date de l'évaluation, peu importe que ce prix soit directement observable ou estimé en utilisant une autre technique d'évaluation. En évaluant la juste valeur d'un actif ou d'un passif, l'Administration tient compte des caractéristiques de l'actif ou du passif si les participants au marché prennent en compte ces caractéristiques lors de l'établissement du prix de l'actif ou du passif à la date de l'évaluation. La juste valeur aux fins d'évaluation et de divulgation dans les présents états financiers est déterminée sur cette base.

### 2.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

### 2.4 Comptabilisation des produits

L'Administration comptabilise les produits au moment du transfert du contrôle des services promis aux clients selon un montant qui reflète la somme à laquelle l'Administration s'attend à recueillir en échange des services de pilotage qu'elle fournit. L'Administration applique un cadre modèle en cinq étapes pour tous les contrats qu'elle passe avec ses clients :

1. Établissement du contrat avec le client;
2. Identification des obligations de prestation dans le contrat;
3. Détermination du prix de la transaction;
4. Répartition du prix de transaction entre les obligations de prestation;
5. Comptabilisation des produits quand l'Administration remplit ses obligations de prestation.

Les demandes des clients pour des services de pilotage sont comptabilisées comme des contrats conformément à la norme IFRS 15 selon laquelle les droits et obligations exécutoires sont créés. L'Administration est tenue de fournir des services de pilotage en vertu de la *Loi sur le pilotage* et elle ne dispose pas d'un droit exécutoire unilatéral de résilier un contrat qui n'a pas été entièrement accompli.

Quand une affectation de pilotage est terminée et qu'il n'y a pas d'autres services à facturer au client dans le cadre de l'affectation, l'obligation de performer est considérée comme ayant été satisfaite et les produits sont comptabilisés comme un ensemble de services promis dans le contrat (frais de transport, bateau-pilote, carburant, pilotage et temps). Le prix de chaque affectation est basé sur un droit de pilotage publié et les modalités de paiement sont de 15 jours. Les contrats passés avec les clients n'incluent pas de contrepartie autre qu'en espèces, ne comportent pas d'éléments de financement importants, de passifs à rembourser et de contrepartie variable.

L'Administration remplit ses obligations de prestation à un moment précis, car le contrôle n'est effectué qu'une fois une affectation terminée car le règlement interdit à un bateau de naviguer dans des eaux de pilotage sans avoir à son bord un pilote désigné par l'Administration. Les débiteurs liés aux contrats passés avec les clients sont présentés dans l'état de la situation financière de l'Administration comme des comptes clients et sont comptabilisés conformément à la norme IFRS 9. L'Administration a choisi d'appliquer un moyen pratique qui élimine l'obligation de divulguer l'information sur les obligations de prestation non satisfaites (ou partiellement satisfaites) à la fin de l'exercice lorsque de telles obligations font partie d'un contrat ayant une durée initialement prévue d'au plus un an.

### 2.5 Intérêts créditeurs

Les intérêts créditeurs d'un actif financier sont comptabilisés lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction iront à l'Administration et leur montant peut être évalué de façon fiable. Les intérêts créditeurs sont accumulés à intervalles réguliers par rapport au montant en principal non réglé et au taux d'intérêt applicable, lequel actualise exactement les flux de trésorerie futurs sur la durée de vie prévue de l'actif financier pour la valeur comptable nette de l'actif à la comptabilisation initiale.

### 2.6 Devises étrangères

Lors de la préparation des états financiers de l'Administration, les transactions en devises autres que la monnaie fonctionnelle de l'Administration (devises étrangères) sont comptabilisées au taux de change en vigueur aux dates des transactions. À la fin de chaque période de rapport, les éléments monétaires libellés en devises étrangères sont convertis au taux en vigueur à cette date. Les éléments non monétaires comptabilisés à la juste valeur qui sont libellés en devises étrangères sont reconvertis aux taux en vigueur à la date où la juste valeur a été déterminée. Les éléments non monétaires évalués au coût historique dans une devise étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date de la reconnaissance initiale.

### 2.7 Avantages du personnel

#### i. Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension contributif à prestations déterminées qui est établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada.

Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration pour payer les coûts des services actuels. En vertu de la législation actuellement en place, l'Administration n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de tout service antérieur ou de toute insuffisance de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées comme une charge durant l'exercice pendant lequel les salariés rendent les services, et elles représentent l'obligation totale de l'Administration en matière du régime de retraite.

## ii. Autres avantages sociaux du personnel

Les gestionnaires, les employés syndiqués et les pilotes du fleuve Fraser ont droit à des congés de maladie en vertu des conventions collectives ou des contrats de travail. Les employés syndiqués ont droit aux indemnités de départ accumulées jusqu'au 31 mars 2018. Le passif lié au paiement de ces indemnités est estimé et comptabilisé dans les états financiers au fur et à mesure que les indemnités sont accumulées par les salariés.

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

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

## 2.8 Contrats de location

Un preneur comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation représentant son droit d'utiliser l'actif sous-jacent et un passif locatif représentant son obligation d'effectuer des paiements locatifs.

### i. Détermination si un accord contient un contrat de location

Au début d'un accord, l'Administration évalue s'il s'agit d'un contrat de location ou s'il en contient un. Un accord est un contrat de location ou en contient un s'il accorde le droit de contrôler l'utilisation d'un actif identifié pour un certain temps en échange d'une contrepartie. Pour déterminer si un accord donne le droit de contrôler l'utilisation d'un actif identifié, l'Administration évalue si :

- L'accord comprend l'utilisation d'un actif identifié;
- L'Administration a le droit d'obtenir essentiellement tous les avantages économiques découlant de l'utilisation de l'actif tout au long de la période d'utilisation; et
- L'Administration a le droit d'imposer l'utilisation de l'actif.

Pour une question de praticabilité, l'Administration a choisi de :

- Comptabiliser les contrats de location arrivant à échéance dans moins de 12 mois comme des contrats de location à court terme et de les passer en charges de façon linéaire sur la durée des contrats de location;
- Comptabiliser les paiements locatifs comme une dépense et de ne pas constater un actif au titre du droit d'utilisation si l'actif sous-jacent a une faible valeur monétaire.

### ii. Reconnaissance et mesure de l'actif au titre du droit d'utilisation

Pour les accords qui contiennent un contrat de location, l'Administration comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et un passif locatif à la date à laquelle débute le contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement mesuré selon son coût, lequel comprend le montant initial du passif locatif ajusté en fonction des paiements locatifs effectués à la date où commence le contrat de location ou avant cela, plus tous les coûts directs initialement engagés et une estimation des coûts pour démonter et éliminer l'actif sous-jacent ou le remettre dans son état d'origine, moins les incitatifs locatifs reçus.

L'actif au titre du droit d'utilisation est ensuite déprécié selon la méthode linéaire de la date de début à la fin de la vie utile de l'actif au titre du droit d'utilisation ou à la fin du contrat de location, selon la première éventualité. La durée de vie utile estimative des actifs au titre du droit d'utilisation est déterminée sur la même base que celle des biens et de l'équipement.

### iii. Durée du contrat de location

La durée du contrat de location inclut les périodes couvertes par une option de prolongation si l'Administration est raisonnablement sûre de s'en prévaloir, ainsi que les périodes couvertes par une option permettant de résilier le contrat de location si l'Administration est raisonnablement certaine de ne pas s'en prévaloir. En outre, l'actif au titre du droit d'utilisation est périodiquement réduit par les moins-values, le cas échéant, et ajusté pour les réévaluations du passif locatif.

### iv. Comptabilisation et mesure du passif locatif

Le passif locatif est initialement mesuré à la valeur actuelle des paiements du contrat de location non effectués à la date de début, actualisés selon le taux d'intérêt implicite du contrat de location ou, si ce taux ne peut pas être immédiatement déterminé, le taux d'emprunt marginal de l'Administration sera utilisé. Toutes les options de prolongation ont été incluses dans la mesure des obligations locatives, le cas échéant. Les paiements pour les renouvellements optionnels et les options d'achat sont inclus si l'on est raisonnablement certain qu'ils seront effectués. Les paiements locatifs variables qui dépendent des ventes ou de l'usage sont exclus du passif locatif et comptabilisés comme des revenus tels que générés. Les paiements variables qui dépendent d'un indice ou taux sont inclus dans le passif locatif en fonction de l'indice ou du taux en vigueur à chaque date de clôture.

Le passif locatif est ensuite mesuré à un coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Il est ensuite mesuré de nouveau quand il y a un changement dans l'estimation par l'Administration du montant qu'elle s'attend à payer en vertu d'une garantie de valeur résiduelle, quand il y a un changement dans les paiements locatifs futurs par rapport à un changement de taux utilisé pour déterminer ces paiements ou si l'Administration change son évaluation pour ce qui est de se prévaloir ou non d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation.

Quand le passif locatif est mesuré de nouveau de cette façon, un ajustement correspondant est effectué à la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation ou enregistré dans les profits et pertes si la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation a été ramenée à zéro.

## 2.9 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, et par la suite comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé et toute dépréciation cumulée. Le coût des immobilisations corporelles construits par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et celui de la construction, ainsi que les intérêts sur les prêts directement attribuables à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils commencent à être amortis dès qu'ils entrent en service.

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)



Administration de pilotage  
du Pacifique

Pacific Pilotage  
Authority

L'amortissement est comptabilisé de façon à affecter le coût ou l'évaluation des actifs moins leur valeur résiduelle sur leur durée de vie utile, selon la méthode linéaire. La durée de vie utile, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement estimées sont révisées à la fin de chaque période de rapport, et les modifications d'estimations comptables sont apportées de façon prospective. Les durées de vie utile des actifs de l'Administration sont les suivantes :

Bâtiments et quais flottants	10 à 20 ans
Bateaux-pilotes	25 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	10 250 heures de fonctionnement
Générateurs pour bateaux-pilotes	10 ans
Équipement	
communication et autre	4 à 10 ans
ordinateurs	3 ans
simulateurs	5 ans
Améliorations locatives	Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou durée restante du bail
Actifs au titre du droit d'utilisation	Durée restante du bail

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

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

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

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

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

En ce qui concerne les simulateurs, les coûts des logiciels achetés par l'Administration pour son propre usage et qui font partie intégrante du matériel (parce que l'équipement ne peut pas fonctionner sans ce logiciel) sont considérés comme faisant partie du coût du matériel informatique et inscrits dans les immobilisations corporelles.

### 2.10 Actifs incorporels

Les logiciels acquis sont comptabilisés au coût et amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie estimative de 5 à 10 ans.

### 2.11 Instruments financiers

Les actifs et les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur. Les coûts des transactions – qui sont directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers ou à l'émission de passifs (autres que les actifs financiers et les passifs financiers mesurés à la juste valeur par le biais du résultat net) – sont ajoutés à la juste valeur des actifs ou des passifs, ou ils sont déduits, s'il y a lieu, à la comptabilisation initiale. Les coûts des transactions qui sont directement attribuables à l'acquisition des actifs financiers mesurés à la juste valeur par le biais du résultat net sont comptabilisés immédiatement en résultat.

#### Actifs financiers

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients, certaines autres créances et les placements, qui incluent des obligations émises par le gouvernement du Canada, des certificats de placement garanti et des obligations de sociétés.

À la comptabilisation initiale, l'Administration classe ses actifs financiers comme étant mesurés au coût amorti à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ou à la juste valeur par le biais des profits et pertes.

Les actifs financiers sont reclassifiés après leur comptabilisation initiale quand l'Administration change son modèle de gestion pour gérer ces actifs financiers, auquel cas tous les actifs financiers affectés sont reclassifiés le premier jour de la première période de déclaration suivant le changement dans le modèle de gestion.



Les actifs financiers qui ne sont pas conçus pour être mesurés à la juste valeur par le biais des profits et pertes sont enregistrés au coût amorti ou à leur juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, le cas échéant.

Les actifs financiers sont évalués à un coût amorti quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- (a) les actifs financiers sont détenus selon un modèle de gestion qui a pour objectif de détenir des actifs financiers afin de recueillir des flux de trésorerie contractuels; et
- (b) les conditions contractuelles des actifs financiers engendrent à des dates spécifiques des flux de trésorerie qui sont uniquement des paiements du principal et des intérêts sur le montant de principal impayé.

Les actifs financiers sont évalués à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- (a) les actifs financiers sont détenus selon un modèle de gestion dont l'objectif est atteint en recueillant les flux de trésorerie contractuels et en vendant des actifs financiers; et
- (b) les conditions contractuelles des actifs financiers engendrent à des dates spécifiques des flux de trésorerie qui sont uniquement des paiements du principal et des intérêts sur le montant de principal impayé.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration sont comptabilisés initialement à leur juste valeur, puis mesurés au coût amorti.

Étant donné que la politique de placement de l'Administration vise à détenir des placements et à recueillir des flux de trésorerie contractuels à des dates spécifiques qui sont uniquement des paiements du principal et des intérêts sur le montant de principal impayé, les placements de l'Administration sont mesurés selon un coût amorti.

Les placements classifiés tels qu'évalués à un coût amorti sont initialement comptabilisés à la juste valeur et évalués ensuite à un coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au besoin, l'Administration comptabilise une déduction pour les pertes de crédit. Ces pertes de crédit sont incluses dans les autres éléments du résultat global et réduisent la valeur comptable des placements connexes. Les intérêts créditeurs et les gains ou pertes sur la décomptabilisation sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

Les créances clients sont initialement comptabilisées au prix de transaction; certaines autres créances sont comptabilisées initialement à la juste valeur et toutes sont ensuite mesurées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins une provision pour moins-value le cas échéant. Les débiteurs sont pris en considération individuellement pour une baisse de valeur lorsqu'ils sont en souffrance ou si d'autres preuves objectives sont reçues selon lesquelles une contrepartie précise fera défaut. Les créances qui ne sont pas considérées individuellement comme ayant subi une baisse de valeur sont examinées quant à leur dépréciation en groupes, qui sont déterminés en fonction de l'industrie et de la région de la contrepartie et d'autres caractéristiques du risque de crédit partagé. L'estimation de la moins-value est ensuite fondée sur les taux des défauts historiques récents des contreparties pour chaque groupe établi.

### Passifs financiers

Les passifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier et classés comme étant mesurés au coût après amortissement, sauf pour les passifs financiers qui sont mesurés à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les passifs financiers de l'Administration comprennent les créateurs et charges à payer, charges locatives et emprunts à payer, et ils sont tous classés comme étant mesurés au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les passifs financiers sont supprimés de l'état de la situation financière quand l'obligation spécifiée dans le contrat est retirée, annulée ou échue.

## 2.12 Changements futurs des politiques comptables et des divulgations

### Normes internationales d'information financière (IFRS) nouvelles et publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Voici la liste des nouvelles normes IFRS qui sont publiées mais n'entrent en vigueur qu'à partir des exercices débutant le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

#### IFRS 17 – Contrats d'assurance

La norme IFRS 17 est applicable pour les périodes annuelles débutant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Elle établit les principes de la comptabilisation, mesure, présentation et divulgation des contrats d'assurance entrant dans le champ d'application de la norme. La norme IFRS 17 a pour objectif de faire en sorte qu'une entité fournisse des renseignements pertinents qui représentent fidèlement ces contrats. Ces renseignements fournissent aux utilisateurs des états financiers une base pour évaluer l'effet que les contrats d'assurance ont sur la position financière, le rendement financier et les flux de trésorerie de l'entité. L'adoption de cette norme ne devrait pas avoir d'incidence sur les états financiers de l'Administration.

## 3. Jugements comptables importants

En appliquant les méthodes comptables de l'Administration – lesquelles sont décrites dans la note 2 – la direction doit formuler des jugements, des estimations et des hypothèses concernant les valeurs comptables des actifs et des passifs qui ne sont pas évidents de prime abord et qui proviennent d'autres ressources. Les estimations et les hypothèses connexes se basent sur l'expérience historique et d'autres facteurs qui sont jugés pertinents. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui les sous-tendent sont examinées régulièrement. Les révisions d'estimations comptables sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont effectuées – si la révision a une influence



seulement sur cette période – ou dans la période de révision et les périodes futures, si la révision touche les périodes en cours et futures.

### 3.1 Jugements importants en appliquant les méthodes comptables

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

#### Immobilisations corporelles

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

## 4. Instruments financiers

### (a) Gestion des risques

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

### (b) Risque de crédit

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

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

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

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 4 902 \$ et d'autres créances et voyages payés d'avance avaient une valeur comptable de 160 \$ (5 832 \$ et 145 \$, respectivement, en 2019). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2020, 0 % (0 % en 2019) des créances était en souffrance depuis plus de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes concernant des créances irrécouvrables. Les risques de défaut sont considérés comme étant faibles, car l'Administration peut refuser de fournir des services de pilotage à un client qui n'a pas payé l'Administration pour des services passés. Le coût des services de pilotage est considéré insignifiant par rapport à la valeur d'un navire ou les coûts des retards découlant d'un refus de pilotage pour défaut de paiement. L'Administration a effectué une analyse des pertes de crédit prévues sur les débiteurs et cela donne une provision nulle au 31 décembre 2020 (nulle en 2019).

Le risque de crédit associé aux placements à la fin de l'exercice est considéré faible. L'Administration a comptabilisé une provision nulle pour pertes de crédit prévues (nulle en 2019) relativement à ses placements, qui sont tous faits dans des certificats de placement garanti, obligations du gouvernement du Canada ou des obligations de sociétés (cote BBB- ou supérieure).

### (c) Risque de liquidité

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

La valeur comptable des créiteurs, des charges à payer, des charges locatives ainsi que des emprunts représente le risque de liquidité maximal auquel l'Administration est exposée.

Sous la valeur comptable des créiteurs et des charges à payer, les comptes à payer et les charges à payer s'établissaient à 4 759 \$ (6 494 \$ en 2019), et ces créiteurs sont tous exigibles dans les 60 jours. La valeur comptable des salaires, des retenues des employés et des crédits d'heures de travail à payer était de 5 367 \$ (5 281 \$ en 2019) et sont exigibles sur demande.

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne (note 8).

### (d) Risque de marché

#### (i) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle de la fluctuation des taux d'intérêt. L'Administration est soumise à un risque de taux d'intérêt pour sa trésorerie et ses équivalents de trésorerie ainsi que son portefeuille de placements. Le risque de taux d'intérêt demeure faible en raison de la gestion de la durée du portefeuille de placements à échéance déterminée. Les taux d'intérêt des placements sont fixes. Les placements arriveront à échéance au cours des deux prochains exercices.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus durant l'exercice affichaient un taux d'intérêt moyen pondéré de 0,96 % (1,98 % en 2019).

Au 31 décembre 2020, une variation des taux d'intérêt de 100 points de base – en supposant que toutes les autres variables étaient demeurées les mêmes – aurait entraîné une hausse de 74 \$ ou une baisse de 74 \$ du profit sur la trésorerie et de placements de l'Administration pour l'exercice financier (hausse de 87 \$ ou baisse de 87 \$ en 2019).

L'Administration a peu d'exposition au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses emprunts. Les fonds empruntés proviennent d'une banque à charte canadienne dont 1 014 \$ ont des taux fixes de 2,70 % et 2,72 % qui ne peuvent pas être changés entre les dates d'échéance sans pénalité financière, et les 2 573 \$ restants sont au taux prêteur préférentiel de la banque.

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

L'Administration n'est pas exposée actuellement à un risque de change ou à un autre risque de prix considérable. Il n'y avait pas de comptes créiteurs libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (nulle \$ en 2019).

**(e) Justes valeurs**

Aux fins de l'établissement de rapports financiers, les évaluations de la juste valeur liées aux instruments financiers à la suite de leur comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupées hiérarchiquement (niveaux 1, 2 ou 3). Ces niveaux sont fondés sur la mesure dans laquelle les données des évaluations de la juste valeur sont observables et sur l'importance de la totalité de ces données pour les évaluations de la juste valeur. Ces niveaux sont décrits ci-après :

- Niveau 1 : Les données sont des prix du marché actif (non ajustés) pour des actifs ou des passifs identiques auxquels l'entité a accès à la date de l'évaluation.
- Niveau 2 : Les données, autres que les prix du marché inclus au niveau 1, sont observables pour l'actif ou le passif, directement ou indirectement.
- Niveau 3 : Les données ne sont pas observables pour l'actif ou le passif.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de l'Administration sont tous de niveau 1, à toutes les dates présentées.

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

La juste valeur des emprunts de l'Administration est déterminée en actualisant les flux de trésorerie futurs de ces obligations financières au moyen des taux du marché du 31 décembre 2020 pour les dettes de durées semblables (niveau 2).

En date du 31 décembre 2020, la juste valeur des emprunts avant les coûts de financement reportés est estimée être équivalente à sa valeur comptable, soit 3 587 \$ (1 419 \$ en 2019). La juste valeur des emprunts varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur émission.

En date du 31 décembre 2020, la juste valeur des charges locatives est estimée être équivalente à sa valeur comptable, soit 677 \$ (988 \$ en 2019). La juste valeur des charges locatives varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur comptabilisation initiale.

**5. Placements et revenus de placements****(a) Placements de portefeuille**

Au 31 décembre	2020		2019	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
À court terme	\$	\$	\$	\$
Certificats de placement garanti	<b>858</b>	<b>856</b>	—	—
Obligations du gouvernement du Canada	<b>291</b>	<b>285</b>	839	829
Obligations corporatives	<b>118</b>	<b>117</b>	—	—
	<b>1 267</b>	<b>1 258</b>	839	829
À long terme				
Obligations du gouvernement du Canada	—	—	285	285
Obligations corporatives	<b>477</b>	<b>472</b>	—	—
	<b>477</b>	<b>472</b>	285	285
Total	<b>1 744</b>	<b>1 730</b>	1 124	1 114

Au 31 décembre 2020, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 0,65 % et 2,22 % et les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements suivantes :

	Terme à courir		
	Au plus 1 an	1 à 2 ans	Total
	\$	\$	\$
Certificats de placement garanti	856	—	856
Obligations du gouvernement du Canada	285	—	285
Obligations corporatives	117	472	589
	1 258	472	1 730

**(b) Produits de placements**

Exercice clos le 31 décembre	2020	2019
Intérêts	<b>\$ 15</b>	\$ 9
Gains et pertes		
Gains réalisés durant l'exercice	—	2
	<b>15</b>	11

**(c) Rendement des placements**

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 1,18 % (1,00 % en 2019). Le rendement inclut les gains et pertes réalisés, les paiements sur les dépôts et coupons (intérêts), les intérêts courus reçus et payés pour la vente et l'achat d'obligations, et les intérêts courus en date du 31 décembre 2020.



## 6. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes*	Moteurs de bateaux- pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs de rechange	Équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre du droit d'utilisation (Note 11(b))	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>									
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	597	14 151	1 893	88	308	3 464	261	—	20 762
Actifs acquis	279	685*	339	—	163	308	—	1 308	3 082
Transferts	—	—	88	(88)	—	—	—	—	—
Cessions	—	—	(286)	—	(56)	(11)	—	—	(353)
Au 31 décembre 2019	876	14 836	2 034	—	415	3 761	261	1 308	23 491
Actifs acquis	72	2 329*	—	125	—	338	—	36	2 900
Transferts	—	—	54	(54)	—	(15)	—	—	(15)
Cessions	(313)	(23)	—	(32)	(23)	(624)	(81)	(22)	(1 118)
Au 31 décembre 2020	<b>635</b>	<b>17 142</b>	<b>2 088</b>	<b>39</b>	<b>392</b>	<b>3 460</b>	<b>180</b>	<b>1 322</b>	<b>25 258</b>
<b>Amortissement cumulé</b>									
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	336	5 767	668	—	118	2 798	177	—	9 864
Amortissement	58	588	265	—	45	334	18	343	1 651
Cessions	—	—	(286)	—	(56)	(11)	—	—	(353)
Au 31 décembre 2019	394	6 355	647	—	107	3 121	195	343	11 162
Amortissement	57	573	299	—	37	322	18	349	1 655
Cessions	(313)	(12)	(31)	—	(23)	(624)	(81)	(22)	(1 106)
<b>Au 31 décembre 2020</b>	<b>138</b>	<b>6 916</b>	<b>915</b>	<b>—</b>	<b>121</b>	<b>2 819</b>	<b>132</b>	<b>670</b>	<b>11 711</b>
<i>Valeurs comptables</i>									
Au 31 décembre 2019	482	8 481	1 387	—	308	640	66	965	12 329
Au 31 décembre 2020	<b>497</b>	<b>10 226</b>	<b>1 173</b>	<b>39</b>	<b>271</b>	<b>641</b>	<b>48</b>	<b>652</b>	<b>13 547</b>

\* En 2019, l'Administration a entrepris la construction d'un nouveau bateau-pilote. Au 31 décembre 2020, 2 786 \$ (485 \$ en 2019) des dépenses avaient été comptabilisées pendant la construction et dans la valeur comptable des bateaux-pilotes dans les immobilisations corporelles.





## 7. Actifs incorporels

	Logiciel	Total
	\$	\$
<b>COÛT</b>		
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	665	665
Actifs acquis	—	—
Transferts	—	—
Cessions	—	—
Au 31 décembre 2019	665	665
Actifs acquis	134	134
Transferts	15	15
Cessions	—	—
Au 31 décembre 2020	814	814

### AMORTISSEMENT CUMULÉ

Au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	665	665
Amortissement	—	—
Cessions	—	—
Au 31 décembre 2019	665	665
Amortissement	—	—
Cessions	—	—
Au 31 décembre 2020	665	665

### Valeurs comptables

Au 31 décembre 2019	—	—
Au 31 décembre 2020	149	149

## 8. Emprunts

L'Administration possède une facilité de crédit d'exploitation d'un montant s'élevant jusqu'à 3 500 \$ disponibles à un taux d'intérêt équivalant au taux préférentiel des banques. L'Administration n'a utilisé cette facilité à aucune des dates présentées. L'Administration peut utiliser cette facilité de crédit au besoin, laquelle n'a aucune date de renouvellement ni durée déterminée.

Le 22 juillet 2014, l'Administration a obtenu une facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive pour assurer le financement de l'acquisition et de la modernisation des immobilisations corporelles. La durée du prêt de 1 700 \$ est de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,72 %. Le solde impayé au 31 décembre 2020 est de 506 \$ (746 \$ en 2019).

Le 13 octobre 2015, l'Administration a puisé dans sa facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive en vue de fournir une deuxième tranche de financement pour les coûts d'acquisition et de modernisation des immobilisations corporelles. La durée du prêt de 1 300 \$ est de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,70 %. Le solde impayé au 31 décembre 2020 est de 508 \$ (673 \$ en 2019).

Le 18 octobre 2019, l'Administration a obtenu une facilité de prêt d'exploitation non engagé pour le financement provisoire de la construction d'un nouveau bateau-pilote. La facilité de 5 400 \$ n'a pas d'échéance, est payable sur demande et est assortie d'un maximum de six retraits autorisés. Le prêt est consenti au taux d'intérêt annuel préférentiel de la banque à charte prêteuse. Une fois que le nouveau bateau-pilote aura été livré, le prêt d'exploitation sera transformé en facilité de prêt garanti à échéance dégressive assorti d'une durée contractuelle pouvant aller jusqu'à cent-vingt mois. Au 31 décembre 2020, le principal non payé était de 2 573 \$ (nul en 2019).

Les remboursements estimés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2020 sont les suivants :

Exercice	\$
2021	2 986
2022	428
2023	173
2024 et par la suite	—

## 9. Prestations de pension

Pratiquement tous les employés de l'Administration participent au Régime. Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés.

Le régime de retraite de la Fonction publique a été modifié en 2013, ce qui a eu pour effet de reporter de 60 à 65 ans l'âge normal de retraite et d'autres seuils reliés à l'âge des participants qui se sont joints au régime depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Dans le cas des participants qui se sont joints au régime avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013, l'âge normal de retraite est maintenu à 60 ans.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,01 \$ (1,01 \$ en 2019) pour chaque dollar cotisé par l'employé, et de 3,80 \$ (3,79 \$ en 2019) pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la partie du salaire supérieure à 173 \$ (169 \$ en 2019). Pour les nouveaux employés qui participent au régime à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,00 \$ (1,00 \$ en 2019) pour chaque dollar cotisé par l'employé, et de 3,80 \$ (3,79 \$ en 2019) pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la partie du salaire de l'employé supérieure à 173 \$ (169 \$ en 2019).

Des cotisations totales de 898 \$ (915 \$ en 2019) ont été comptabilisées comme une charge durant l'exercice en cours. L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 915 \$ en 2021.

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

## 10. Autres avantages du personnel

Les gestionnaires, les employés syndiqués et les pilotes du fleuve Fraser ont droit à des congés de maladie, tel que prévu par les conventions collectives ou les contrats de travail (les « régimes »). Les employés syndiqués sont admissibles à des indemnités de départ accumulées jusqu'au 31 mars 2018. Les prestations sont entièrement payées par l'Administration et ne requièrent pas de cotisations de la part des salariés. Les régimes sont financés selon une comptabilisation au décaissement et aucun élément d'actif n'a été séparé et réservé pour le paiement des prestations. Aux fins de comptabilité, l'Administration évalue l'obligation au titre des prestations déterminées de ses régimes en date du 31 décembre de chaque exercice.

Voici une description générale du régime :

Exercice clos le 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées</b>		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	984	1,188
Coût du service au cours de l'exercice	49	46
Intérêts débiteurs	26	41
Indemnités versées	(237)	(338)
Perte actuarielle	67	47
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	889	984
<b>Rapprochement des actifs du régime</b>		
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	—	—
Cotisations de l'employeur	237	338
Indemnités versées	(237)	(338)
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	—	—
<b>Montants comptabilisés dans le résultat net</b>		
Coût du service au cours de l'exercice	49	46
Intérêts débiteurs	26	41
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans le résultat net	75	87
<b>Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global</b>		
Perte actuarielle due aux changements des hypothèses financières	67	47
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	67	47
<b>Rapprochement de la situation de capitalisation</b>		
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	889	984
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	—	—
Déficit	889	984
Passif comptabilisé dans l'état de la situation financière	889	984
<b>Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées</b>		
Tranche à court terme	283	352
Tranche à long terme	606	632
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	889	984

L'échéance moyenne pondérée du régime au 31 décembre 2020 est de 9,0 ans (7,8 ans en 2019).

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)



Administration de pilotage  
du Pacifique

Pacific Pilotage  
Authority

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

### Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge

Exercice clos le 31 décembre	2020	2019
Taux d'actualisation	2,90 %	3,60 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %

### Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation

Au 31 décembre	2020	2019
Taux d'actualisation	2,00 %	2,90 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %

Une analyse de sensibilité quantitative des principales hypothèses au 31 décembre 2020 a été effectuée :

Hypothèses	Taux d'actualisation		Échelle salariale	
	Hausse de 1 % \$	Baisse de 1 % \$	Hausse de 1 % \$	Baisse de 1 % \$
Incidence sur l'obligation au titre des prestations déterminées	(75)	84	59	(54)

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 148 \$ (237 \$ en 2020) dans le Régime durant l'exercice financier de 2021.



## 11. Contrats de location

### (a) Contrats de location en tant que preneur

L'Administration loue des installations, notamment des bureaux et des chambres d'hôtel pour les pilotes, ainsi que des postes d'accostage et de mouillage pour les bateaux-pilotes.

### (b) Actifs au titre du droit d'utilisation

	Installations	Postes d'accostage et de mouillage	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2019	1 145	163	1 308
Ajouts	—	—	—
Amortissement	(306)	(37)	(343)
Cessions	—	—	—
Solde au 31 décembre 2019	839	126	965
Ajouts	—	36	36
Amortissement	(306)	(43)	(349)
Cessions	—	—	—
Solde au 31 décembre 2020	533	119	652

### (c) Montants comptabilisés dans le résultat net et l'état des flux de trésorerie

Les intérêts sur les obligations au titre des contrats de location sont de 32 \$ (40 \$ en 2019).

Les charges et les liquidités engagées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 88 \$ (93 \$ en 2019).

Les paiements variables au titre des contrats de location-exploitation non inclus dans la mesure des obligations locatives étaient nuls (nuls en 2019).

Les paiements d'intérêts de 32 \$ (40 \$ en 2019) et les paiements sur le principal de 347 \$ (320 \$ en 2019) sont classifiés dans l'état des flux de trésorerie comme des liquidités versées aux fournisseurs et des paiements sur le principal des contrats de location, respectivement.

### (d) Passifs liés aux contrats de location

Les passifs liés aux contrats de location de l'Administration comprennent ce qui suit :

	2020	2019
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	988	—
Ajustement faisant suite à l'adoption de la norme IFRS 16	—	1 308
Ajouts pendant l'exercice	36	—
Remboursements sur le principal	<b>(347)</b>	(320)
Total des obligations au titre des contrats de location	<b>677</b>	988
Moins : portion actuelle des obligations au titre des contrats de location	<b>(352)</b>	(342)
Portion à long terme des obligations au titre des contrats de location	<b>325</b>	646

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)



Administration de pilotage  
du Pacifique

Pacific Pilotage  
Authority

Les obligations annuelles au titre des contrats de location pour les cinq prochaines années et par la suite sont les suivantes :

	\$
2021	373
2022	284
2023	37
2024	25
2025 et par la suite	—
<b>Total des engagements non réduits</b>	<b>719</b>

### 12. Gestion du capital

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

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2020 et 2019, l'Administration a respecté ces restrictions.

Le 7 août 2019, l'article 37 de la *Loi sur le pilotage* a été modifié afin d'accorder à l'Administration le droit de placer les fonds dont elle n'a pas besoin immédiatement dans n'importe quelle catégorie d'actifs financiers. L'approbation accordée à l'Administration pour effectuer des placements dans des obligations du gouvernement du Canada ou des gouvernements provinciaux ou municipaux, des instruments à rendement fixe ayant au moins une cote de crédit BBB- ou des certificats de placement garanti a émané du ministre des Finances par le biais de l'approbation du plan d'entreprise de l'Administration pour les années 2020 à 2024.

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

### 13. Opérations entre entités apparentées

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

#### (a) Opérations commerciales

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Les opérations sont comptabilisées à la valeur d'échange, qui correspond approximativement à la juste valeur et n'ont pas d'effet substantiel sur les présents états financiers.

#### (b) Rémunération des principaux membres de la direction

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

Exercice clos le 31 décembre	2020	2019
	\$	\$
Salaires et avantages à court terme des salariés	<b>1 140</b>	1 194
Cotisations au régime	<b>112</b>	101
	<b>1 252</b>	1 295



### 14. Engagements

L'Administration a un accord avec un constructeur de bateaux-pilotes pour lui construire un navire d'ici la fin du deuxième trimestre de 2021. Les paiements devraient totaliser environ 5 000 \$ avant taxes, dont 2 786 \$ avaient été dépensés en date du 31 décembre 2020 et le solde devant l'être en 2021.

En 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre des Transports exigeant des paiements de l'Administration de pilotage du Pacifique conformément au paragraphe 37.1 de la *Loi sur le pilotage* à compter de l'année se terminant le 31 mars 2021. L'Administration est tenue de verser la somme de 441 \$ pour l'année se terminant le 31 mars 2021, dont 275 \$ avaient été inclus dans les charges à payer en date du 31 décembre 2020. Les versements subséquents seront établis par Transports Canada à chaque année.

L'Administration a aussi un engagement avec Coast Hotels pour l'hébergement des pilotes à Vancouver. Les paiements en 2021 devraient être de l'ordre de 240 \$ (240 \$ en 2019).

L'Administration a un engagement mensuel avec Alkan Air Ltd. pour des vols journaliers nolisés. En 2021, les paiements devraient être de l'ordre de 83 \$ par mois (nuls en 2019).

### 15. COVID-19

La pandémie mondiale de COVID-19 devrait continuer d'avoir des répercussions sur les activités de l'Administration en 2021. On ne sait pas au juste quelle ampleur l'impact de la pandémie pourrait avoir à l'avenir sur l'exploitation de l'Administration, mais cela pourrait se répercuter d'une façon significative sur les résultats de nos opérations. Les perturbations directes pourraient résulter des mises en quarantaine des pilotes (entraînant un manque d'effectifs et des perturbations de service), des restrictions au niveau des services de navires (comme celles des paquebots de croisière) et des fermetures de terminaux. Les perturbations indirectes des activités sont plus difficiles à prédire et pourraient découler d'une réduction des dépenses de consommation (se répercutant sur le secteur des porte-conteneurs) et des impacts sur les volumes d'échanges commerciaux dans tous les secteurs des produits de consommation (comme les céréales et le charbon). Par conséquent, il est impossible pour l'instant de faire une estimation des répercussions financières de la pandémie sur les résultats futurs de l'Administration.

