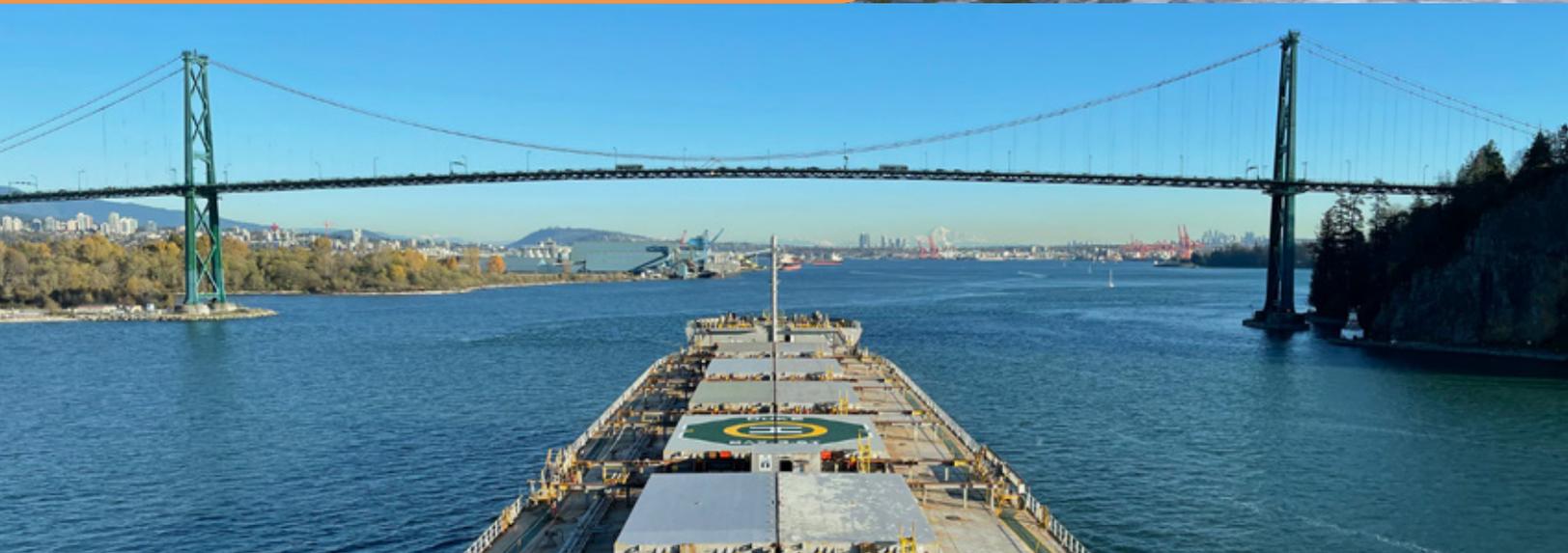


ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE



Rapport annuel 2022



Membres du conseil d'administration Direction



Mme Lorraine Cunningham
Présidente du conseil*



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



Mme Victoria Withers
Membre*



Julie Gascon
Première dirigeante



Kevin Obermeyer
Vice-président, relations
internes et externes



Brian Young
Dirigeant principal des
opérations



M. James Marshall
Membre



Mme Billie V. Raptis
Membre*



Captaine Al Ranger
Membre



Paulo Ekkebus
Dirigeant principal
technique



Stuart Mackenzie
Dirigeant principal
des finances



Danielle Lewis
Directrice, personnes et
développement organisationnel



Mme Katherine Bright
Membre*

* Membre du comité des
finances et d'audit



Teresa Lei
Directrice des finances
et de l'administration



Miladin Gacic
Gestionnaire des
opérations



Bruce Northway
Gestionnaire de projet

TABLE DES MATIÈRES

Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	3
Mandat	3
Vision	4
Mission	4
Objectifs généraux	4
Valeurs de l'Administration	4
Lettre de la présidente du conseil et de la première dirigeante	5
Gouvernance de l'Administration	6
Comités du conseil	7
Structure organisationnelle de l'Administration	8
Consultation des parties prenantes	9
Discussion et analyse de la direction	10
Survol des opérations en 2022	10
Analyse du trafic	11
Commentaires financiers	12
Indicateurs clés du rendement	15
Rapport d'incidents	16
Ressources humaines	17
Recrutement et formation des pilotes	18
Gestion des risques organisationnels	19
Perspectives d'avenir - 2023	23
Droits de service pour 2023	23
Domaines d'intérêt stratégique en 2023	24
Perspectives d'avenir - au-delà de 2023	26
États financiers annuels audités	27



Alan Wheatley
Gestionnaire des
technologies de l'information



Margaret Cellier
Adjointe de direction



Isabelle Forget
Gestionnaire du bureau

COORDONNÉES

SIÈGE SOCIAL

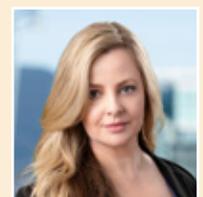
1000 - 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4
Tél: 604.666.6771
Télécom. répartition: 604.666.6093
Télécom. administration: 604.666.1647
Courriel: info@ppa-app.gc.ca www.ppa-app.gc.ca

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 Brotchie, 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



Alexandra Deffense
Coordonnatrice des
opérations



Renseignements corporatifs

PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Les navires commerciaux de plus de 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 général sur le pilotage*, 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 qui a pour mandat d'administrer ce service de pilotage maritime 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 obligatoire au monde. Ce modèle de pilotage unique en son genre couvrant l'ensemble de la côte permet à l'Administration de desservir tous les ports de la côte Ouest, ainsi que les paquebots de croisière, avec un petit groupe de pilotes maritimes.

Le pilotage maritime repose avant tout sur la sécurité puisqu'il vise à protéger l'environnement dans l'intérêt de la population du Canada. Nous avons une responsabilité envers le public canadien à cet égard.

MANDAT

L'Administration a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer, 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.

VISION

La vision de l'Administration consiste à 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.*

MISSION

L'Administration 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.

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 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.

Lettre de la présidente du conseil et de la première dirigeante

Le 24 mars 2023

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 2022.

L'année 2022 a continué d'être une année difficile mais nous avons été en mesure de passer à un cycle de reprise et le début de 2023 présente une amélioration prometteuse en termes de rétablissement de réserves financières appropriées pour respecter notre exigence d'autonomie financière.

Les faits saillants de l'année comprennent la signature d'un accord de partenariat stratégique avec la BC Coast Pilots (BCCP), qui comprend l'exploitation d'un simulateur amélioré toutes missions à trois passerelles. L'embauche d'une nouvelle première dirigeante à la suite du départ à la retraite de son prédécesseur et la transition en douceur qui s'est faite est un autre fait saillant. Cette pratique exemplaire d'intégration d'un nouveau premier dirigeant nous a permis de démarrer rapidement et d'avancer des dossiers critiques tels que le programme d'hélicoptères de l'Administration à l'appui des recommandations TERMPOL pour le projet d'expansion de Trans Mountain; le travail que l'Administration continue de faire avec l'Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF) pour le développement du système de gestion active de la circulation des navires et son harmonisation avec la gestion du pilotage de l'Administration sur la côte Ouest; et le rôle essentiel que joue l'Administration en faveur d'une meilleure gestion des mouillages des îles Gulf méridionales et de la résilience des chaînes d'approvisionnement.

De plus en plus, l'Administration avec sa nouvelle première dirigeante à la barre démontre sa pertinence dans le continuum de la sécurité de la navigation. Le travail de leadership qui a été amorcé par notre première dirigeante avec les autres administrations de pilotage de notre beau pays a été important alors que nous travaillons vers un système de pilotage plus holistique et homogène au Canada. Tout cela s'effectue bien entendu en collaboration avec l'équipe de sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada.

Cette année, le retour des paquebots de croisière a été un apport bienvenu et une indication claire du retour à la normale. L'Administration continue de jouer un rôle essentiel en aidant à amener à Vancouver de très grands navires de croisière et s'efforce d'atténuer les risques, en collaboration avec la BCCP et l'APVF. De même, le rôle que nous jouons en permettant aux gros navires d'utiliser en toute sécurité les passages

internes de la Colombie-Britannique et d'accéder à l'APVF est crucial dans le contexte du travail effectué par votre département à l'appui de la résilience des chaînes d'approvisionnement.

L'Administration et la BCCP ont redoublé d'efforts pour compléter le plus de formation possible afin de rattraper celle qui avait été reportée en 2020 et 2021 à cause de la pandémie. Cette détermination à terminer la formation permet au système de pilotage de rester continuellement sûr et efficace. Sur le plan opérationnel, l'Administration a une fois encore rempli son mandat consistant à fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace sur la côte Ouest du Canada avec un ratio de 99,94 % d'affectations sans incidents et 99,98 % d'affectations sans retard.

L'Administration continue de collaborer étroitement avec l'industrie qu'elle dessert, les pilotes et les collectivités côtières dans lesquelles elle exerce ses activités afin de continuer à jouir du soutien de tous ses partenaires et parties prenantes. Elle doit sa réussite continue à ces relations, de même que l'important contrat social dont elle jouit dans sa région.

Nous continuons de collaborer étroitement avec les instances dirigeantes des Premières Nations afin de s'assurer que l'administration du système de pilotage sur la côte ouest du Canada s'harmonise à leurs points de vue et objectifs. À cette fin, le modèle de pilotage à l'échelle de la côte en Colombie-Britannique est probablement l'un des modèles de pilotage les plus solides et les plus sûrs au monde, jouant un rôle clé dans le pilier de prévention des programmes d'intervention environnementale et de recherche et sauvetage au Canada, ainsi que dans la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance et notre gratitude à nos employés, nos pilotes et notre conseil d'administration dévoués pour le travail incroyable qu'ils ont accompli et continuent d'accomplir durant cette pandémie.

Respectueusement soumis,



Lorraine Cunningham
Présidente du conseil



Julie Gascon
Première dirigeante

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.

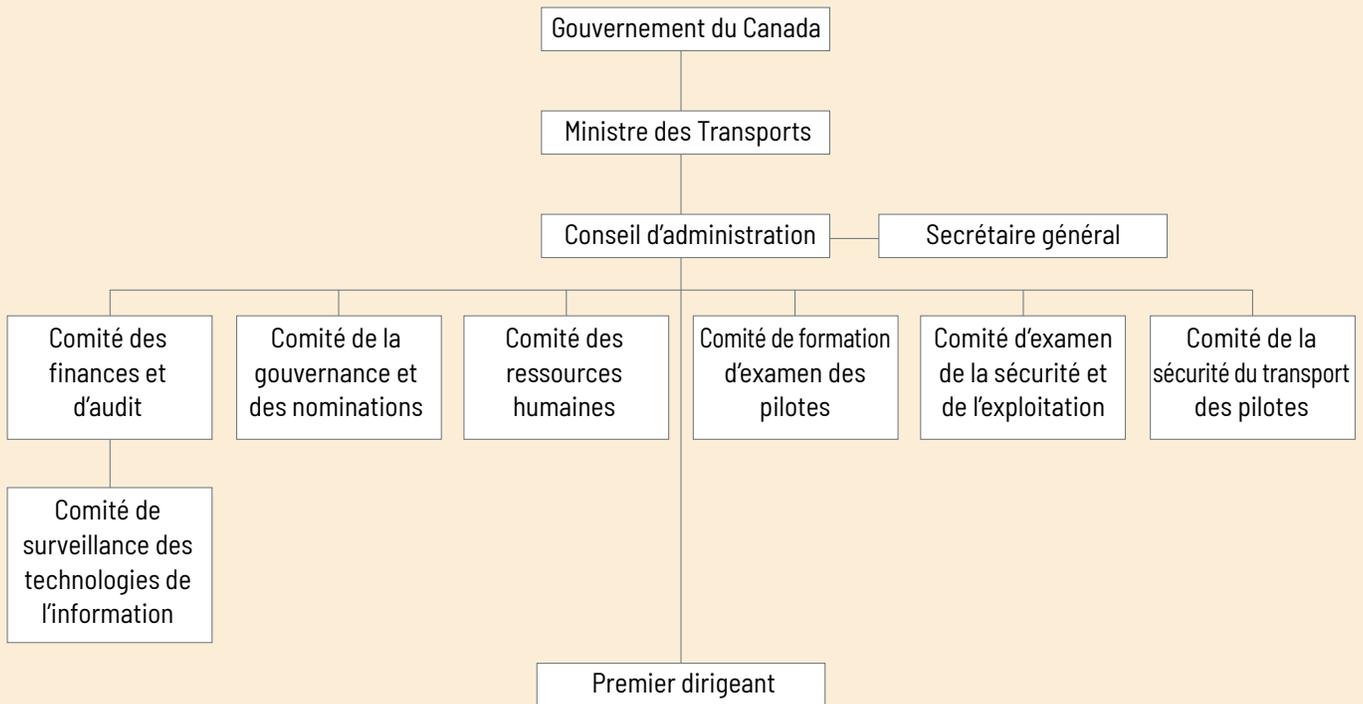
Le conseil d'administration de l'Administration est formé de représentants de Vancouver et de l'île de Vancouver ayant de l'expérience dans les services maritimes, la comptabilité, le droit, l'éducation et le secteur des technologies.

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.

Structure de gouvernance de l'Administration de pilotage du Pacifique



COMITÉS

Comité des finances et d'audit – Le président et au moins trois membres du conseil d'administration sont nommés à ce comité. Ce comité se réunit six fois l'an, voire davantage, au besoin. Ses membres doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de la supervision des enjeux financiers, des rapports financiers, des audits externes et internes, de la conformité à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ainsi que du cadre de gestion des risques de l'Administration.

Comité de la gouvernance et des nominations – Ce comité se réunit au besoin, à la demande du président du comité. Il a pour mandat de s'assurer que l'Administration suit de bonnes pratiques en matière de gouvernance d'entreprise. Le Comité de la gouvernance et des nominations cherche et recrute également des candidats qui remplissent les critères de sélection selon le mérite pour être nommés au conseil. Il est composé de membres du conseil d'administration nommés par le conseil et est présidé par le vice-président du conseil. Le secrétaire général siège au comité à titre de membre non votant.

Comité des ressources humaines – Ce comité se réunit au besoin, à la demande du président du comité. Son mandat consiste à s'assurer que l'évaluation du premier dirigeant et la planification du perfectionnement des cadres sont en place à l'Administration. Le Comité des ressources humaines est aussi chargé d'examiner la rémunération du premier dirigeant, notamment le plan de gestion du rendement annuel, et de superviser la mise en place de normes de sécurité et le fonctionnement sécuritaire du bureau de l'Administration à Vancouver. De plus, le comité consulte la directrice, personnes et développement organisationnel pour superviser la mise en œuvre des objectifs de diversité, d'équité et d'inclusion de l'organisation. Le Comité des ressources humaines est composé du président et du vice-président du conseil. Cette année, il a aussi eu pour mandat d'accueillir et d'intégrer une nouvelle première dirigeante au quatrième trimestre de 2022 et lors du passage à 2023. La première dirigeante et la directrice, personnes et développement organisationnel siègent au Comité des ressources humaines à titre de membres non votants.

Comité de formation et d'examen des pilotes – Ce comité se réunit quatre fois par année et davantage au besoin pour effectuer des examens de pilotes. Il a pour mandat d'évaluer les compétences des pilotes et de réviser les programmes de formation continue des pilotes. Le comité est présidé par un membre du conseil d'administration et comprend des membres de la direction de l'Administration et de la 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 – Ce comité se réunit 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. Il est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de gestionnaires de l'Administration, et de membres de la BC Coast Pilots et de l'industrie maritime.

Comité de la sécurité du transport des pilotes – Ce comité se réunit au moins deux fois par année ou plus souvent au besoin. Il est chargé d'établir des normes de sécurité et de surveiller l'utilisation sécuritaire des bateaux-pilotes, taxis nautiques, avions et l'usage futur d'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 présidé par un membre du conseil d'administration et 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 surveillance des technologies de l'information – Ce sous-comité du Comité des finances et d'audit se réunit quatre fois par année ou plus souvent au besoin. Il est chargé de superviser l'identification et l'atténuation des risques découlant de la mise en œuvre et de l'utilisation des technologies de l'information et met l'accent sur les contrôles et les bonnes pratiques en matière de cybersécurité. Il est présidé par un administrateur et comprend des membres de la direction de l'Administration.

Un comité chargé de recruter un nouveau premier dirigeant a aussi été opérationnel pendant l'année. Il a été dissout à la fin du troisième trimestre, une fois sa tâche remplie.



STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

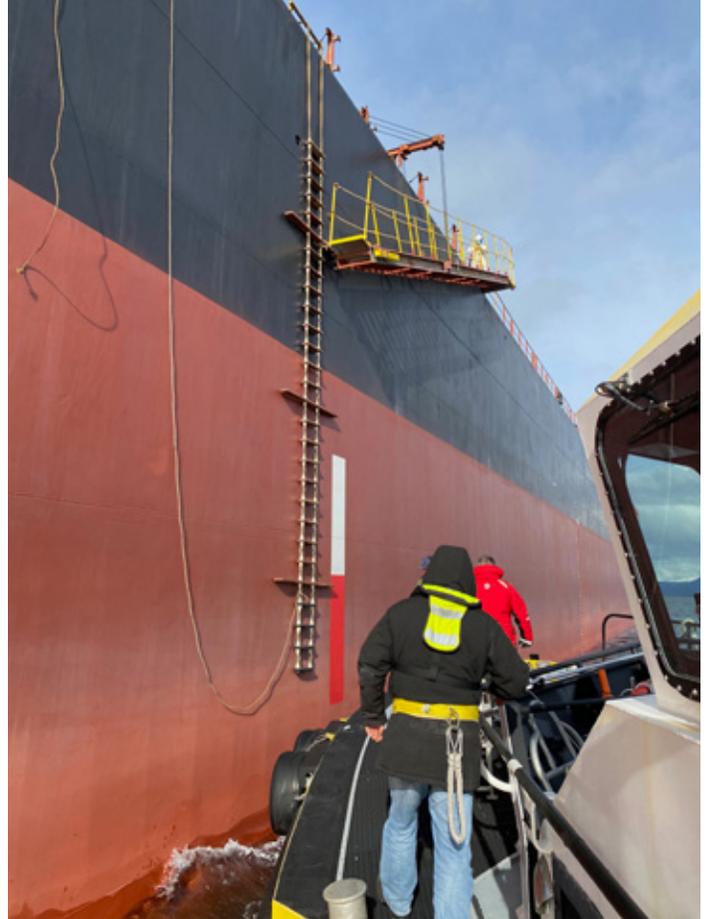
L'Administration est gérée par le premier dirigeant qui relève du conseil d'administration.

L'Administration est composée de 13 cadres, neuf pilotes salariés, 12 répartiteurs à temps plein et cinq occasionnels, cinq employés administratifs à temps plein et six occasionnels ou à temps partiel, et 28 employés responsables des bateaux-pilotes à temps plein et 39 occasionnels.

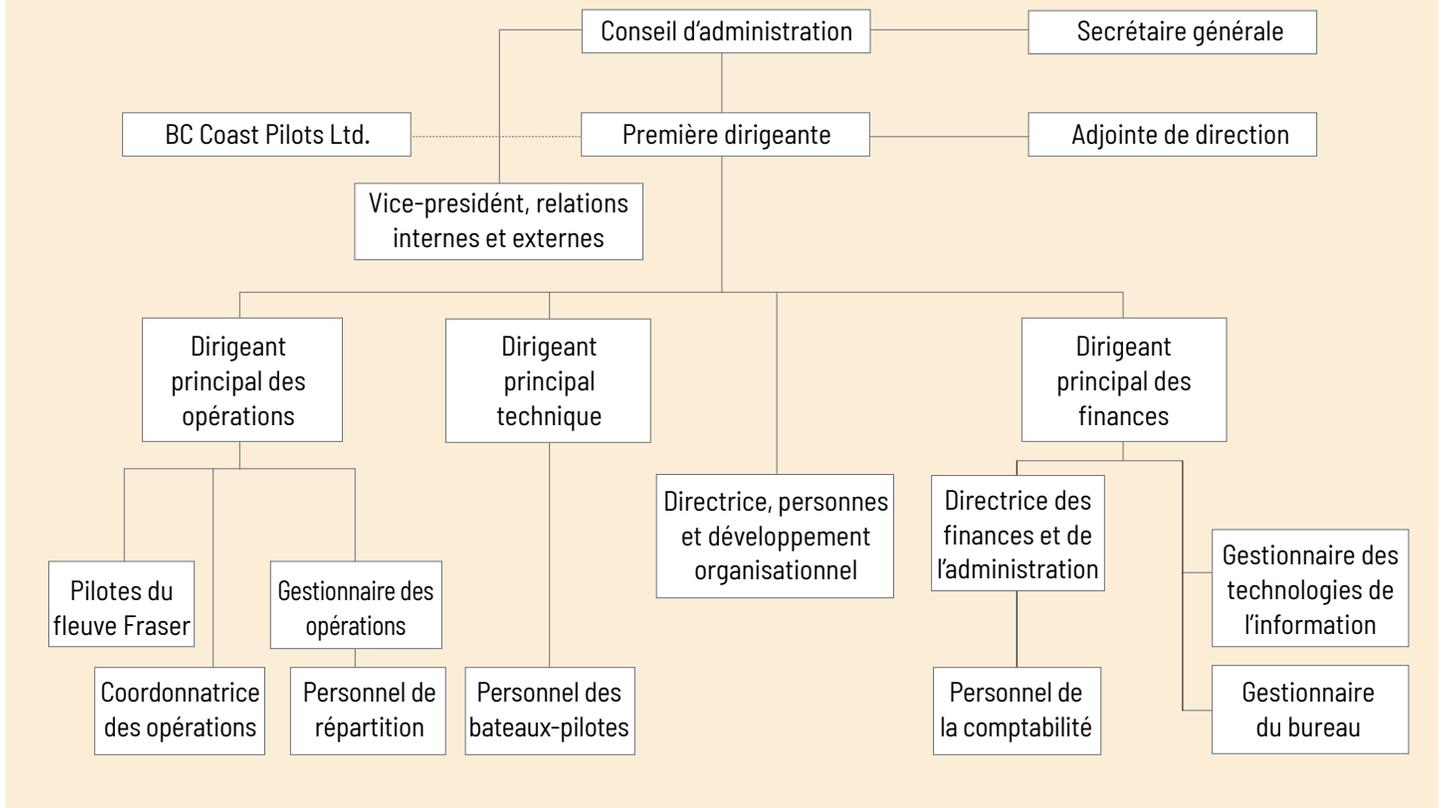
De plus, 121 pilotes maritimes indépendants ont fourni des services de pilotage côtier à l'Administration en 2022 par le biais de la British Columbia Coast Pilots Ltd (BCCP), l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

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



CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

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. Les niveaux de services attendus de l'Administration sont mesurés régulièrement. En 2022, 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 ont été 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 des questions liées à la sécurité et aux activités sont également discutées et examinées.

Nous avons également rencontré un certain nombre de collectivités maritimes au cours de l'année, y compris des groupes des Premières Nations, afin d'identifier leurs besoins, leurs questions et leurs préoccupations et, grâce à ce dialogue, identifier des solutions viables.



Discussion et analyse de la direction

SURVOL DES OPÉRATIONS EN 2022

Le retour aux opérations normales s'est amorcé l'an dernier avec l'assouplissement et enfin l'élimination de la plupart des restrictions liées à la pandémie mondiale. Le retour des paquebots de croisière pour une saison complète, après avoir été entièrement absents du littoral de la Colombie-Britannique en 2020 et 2021, aura été un point saillant de l'année. Nous avons aussi pu recommencer à suivre des procédures plus traditionnelles pour transporter les pilotes jusqu'à leurs affectations par des vols réguliers. Des défis subsistent toutefois lorsque la fréquence de certains vols réguliers a été réduite, les compagnies aériennes s'adaptant aux réalités économiques postpandémie.

L'année 2022 a aussi été marquée par le changement de premier dirigeant de l'Administration. Kevin Obermeyer prend sa retraite après avoir dirigé l'APP pendant 17 ans. Au terme d'une recherche étendue pour trouver des candidats appropriés en interne comme à l'extérieur, Julie Gascon a été nommée au poste en octobre 2022. Capitaine au long cours, Julie était jusqu'à tout récemment directrice générale, sécurité et sûreté maritimes à Transports Canada. Nous nous estimons chanceux que Kevin reste avec l'Administration à titre de vice-président, relations internes et externes, jusqu'au deuxième trimestre de 2023 pour aider à effectuer la transition entre dirigeants.

Du fait de l'assouplissement des restrictions pandémiques, nous avons pu reprendre un calendrier de formation complet des pilotes, notamment dans des écoles de formation sur maquettes en Europe et commencer à rattraper la formation prévue qui avait été reportée en 2020 en raison de la pandémie. Par conséquent, 28 pilotes ont suivi des cours de formation à Warsash (R.-U.), Port Revel (France) et Ilawa (Pologne) en 2022. Nous avons aussi continué à embaucher de nouveaux apprentis-pilotes afin d'avoir un futur bassin de pilotes formés et expérimentés. Six apprentis côtiers sont entrés en fonction en janvier et quatre autres en juillet.

Nous avons conclu un partenariat stratégique pendant l'année avec la BCCP afin de codifier la poursuite de notre engagement partagé à atteindre notre objectif commun consistant à fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces sur la côte de la Colombie-Britannique. Pendant l'année, nous avons acquis deux nouvelles passerelles de simulateurs, dont une passerelle de remorqueur et un simulateur toutes missions, que nous exploiterons aux côtés de la BCCP. Elles ont été installées dans un nouvel endroit spécialement dédié, ce qui permettra d'offrir des séances de formation de pilotes et de simulation à de tierces parties. Nous avons été en mesure d'utiliser le simulateur pour fournir 487 heures (579 heures en 2021) de formation aux pilotes pendant l'année.

Dans le cadre du projet d'expansion de Transmountain, on a demandé à l'Administration de faire en sorte que deux pilotes conservent la conduite du navire et des remorqueurs de soutien attachés jusqu'à ce que celui-ci soit passé et dégagé de Victoria. Cela signifie que les pilotes doivent débarquer dans les environs de Sooke, plutôt qu'à la station de pilotage actuelle au large de Victoria. L'Administration a accepté ce changement étant entendu qu'un hélicoptère serait utilisé, en partie pour des raisons de sécurité, mais en grande partie dû au temps supplémentaire passé à bord du navire, puis sur le bateau-pilote, qui réduirait considérablement l'utilisation efficace de

la main-d'œuvre de pilotes. La pratique consistant à changer d'équipage de pilotes sur des pétroliers en mer à l'aide d'hélicoptères est courante dans le monde entier et à la fois sûre et efficace. Alors que LNG Canada intensifie ses opérations dans le nord de la Colombie-Britannique et demande une modification de la station d'embarquement actuelle des pilotes au large de l'île Triple, l'une des stations de pilotage les plus exposées au Canada, l'utilisation d'hélicoptères sera élargie pour accueillir les transporteurs de GNL chargeant des produits à Kitimat. L'Administration a mené à bien un processus de sollicitation de propositions et a été en pourparlers continus pendant l'année dernière avec l'exploitant d'hélicoptères sélectionné et Trans Mountain afin de planifier le lancement des opérations dans le sud au terminal Westridge au début de 2024.

Nous avons terminé la phase de construction d'un nouveau système informatique d'affectation des pilotes, de comptabilité et de gestion (SAPCG) avec une entreprise locale de développement de logiciel et sommes passés à des essais intensifs, durant le quatrième trimestre de 2022. Nous avons mis le nouveau système en service au début de février 2023. Ce nouveau système permet d'utiliser des cartes électroniques pour consigner les affectations des pilotes. Les avantages incluent l'efficacité de la planification et un rapprochement plus rapide et plus précis au moment de la facturation.

Alors que le contexte des menaces liées à la cybercriminalité continue d'avoir un impact sur les organisations, nous avons effectué des tests d'hameçonnage, des tests de pénétration et travaillé avec un consultant pour tester notre plan de préparation à la cybersécurité avec un exercice de simulation sur table.

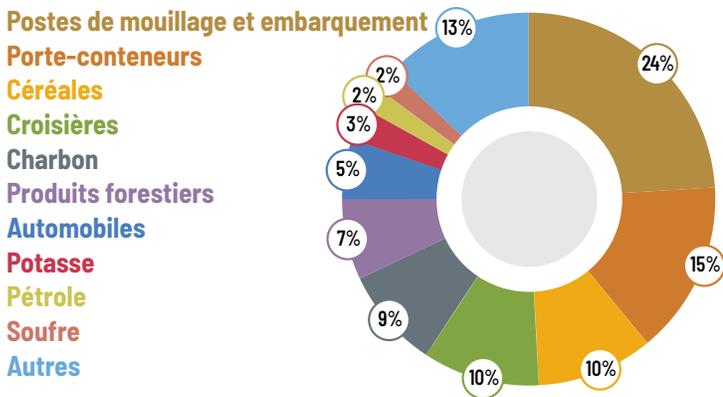
Nous avons également mené avec succès, pour une septième année d'affilée, les audits de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du Code international de gestion de la sécurité (ISM). Le respect des normes ISO et ISM reflète notre souci de la sécurité et fournit un examen indépendant de nos procédures.



ANALYSE DU TRAFIC

Le graphique et le tableau ci-dessous mettent en évidence les affectations de pilotage par secteur de produits. Celui des porte-conteneurs, qui est le plus important, a compté pour 15 % de nos affectations en 2022. La catégorie Postes de mouillage et embarquements représente les mouvements de navires entre les postes de mouillage.

Secteurs générateurs d'activité par affectation en 2022



Les affectations de pilotage qui dépassent huit heures ou 105 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 par le Passage intérieur font partie de cette catégorie; c'est aussi le cas de certaines affectations dans le Nord, comme les navires à destination et en provenance de Kitimat et de Stewart.

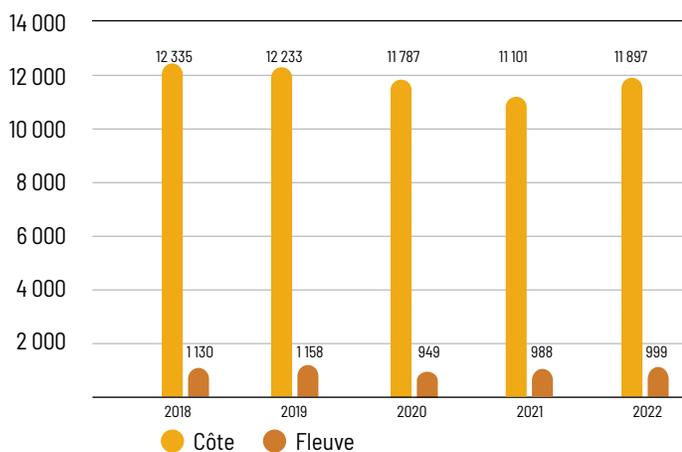
En 2022, la BCCP, une entreprise privée comptant 121 pilotes indépendants qui travaillent à forfait pour l'Administration, a effectué 11 897 affectations côtières (compte non tenu des affectations qui requièrent un deuxième pilote). Les 999 affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par neuf employés pilotes.

Les tendances des affectations de pilotage mensuelles de 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).

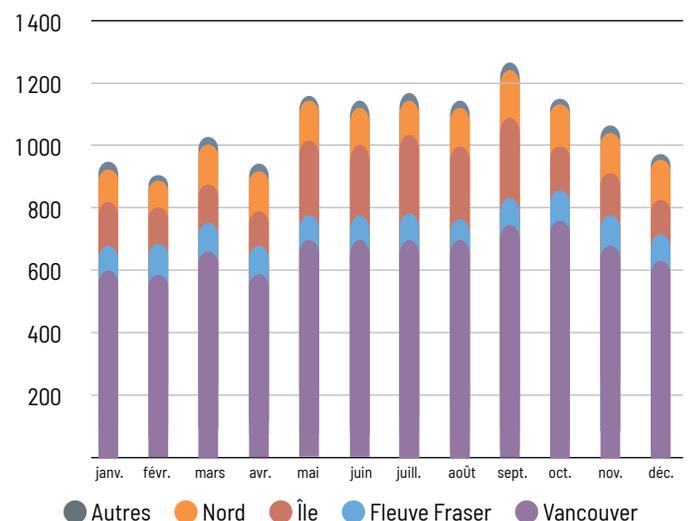
Affectations annuelles¹ par secteur de produits

	2018		2019		2020		2021		2022	
Postes de mouillage et embarquement	2 843	21 %	2 898	22 %	3 133	25 %	3 030	25 %	3 037	24 %
Porte-conteneurs	2 355	17 %	2 325	17 %	2 219	17 %	2 143	18 %	1 984	15 %
Céréales	1 841	14 %	1 891	14 %	2 277	18 %	1 787	15 %	1 291	10 %
Croisières ²	1 025	8 %	1 114	8 %	-	0 %	-	0 %	1 267	10 %
Charbon	1 081	8 %	1 141	9 %	1 055	8 %	1 074	9 %	1 160	9 %
Produits forestiers	969	7 %	1 013	8 %	932	7 %	903	7 %	943	7 %
Automobiles	755	6 %	744	6 %	563	4 %	585	5 %	622	5 %
Potasse	368	3 %	326	2 %	347	3 %	312	3 %	375	3 %
Pétrole	376	3 %	273	2 %	241	2 %	283	2 %	301	2 %
Soufre	212	2 %	218	2 %	244	2 %	205	2 %	220	2 %
Autres	1 640	11 %	1 448	10 %	1 725	14 %	1 767	14 %	1 696	13 %
GRAND TOTAL	13 465	100 %	13 391	100 %	12 736	100 %	12 089	100 %	12 896	100 %

Affectations de pilotage annuelles



Affectations mensuelles (2022)



1: Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

2: La saison des paquebots de croisières a été annulée en 2020 et 2021 en raison de la pandémie mondiale

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

La zone de service du port de Vancouver (APVF - Administration portuaire Vancouver-Fraser), qui comprend les terminaux de Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus d'affectations et représente 68 % (67 % en 2021) de toutes les affectations effectuées par l'Administration. Ce sont environ 51 postes d'accostage et 34 postes de mouillage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. En 2022, il y a eu dans la zone APVF 84 affectations de moins que l'année précédente, ce qui est principalement attribuable à la baisse des expéditions de céréales en 2022 résultant d'une mauvaise récolte en 2021.

La zone de l'Île inclut les ports à Victoria et à Nanaimo, ainsi qu'un certain nombre de ports autour de l'île de Vancouver, notamment Port Alberni et Port McNeil. Elle comprend aussi un certain nombre de mouillages autour des îles Gulf méridionales. Le nombre d'affectations, qui était de 1 444 en 2021, a grimpé à 2 105 en raison du retour des paquebots de croisière. De nombreux paquebots font escale à Victoria et ceux qui mettent le cap sur le nord pour aller en Alaska, ou qui en reviennent, ont généralement besoin de changer de pilotes à l'île Pine, au large de la pointe nord de l'île de Vancouver.

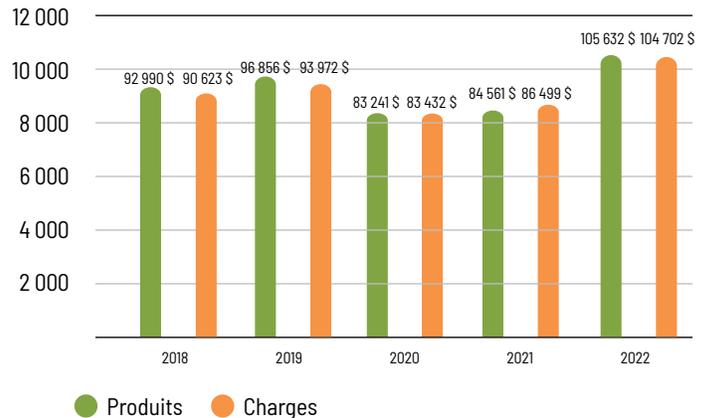
L'achalandage sur le fleuve Fraser en 2022 est passé à 999 affectations (988 en 2021). Le fleuve abrite un terminal d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les produits en vrac et les produits divers. Les navires à destination et en provenance du fleuve ont aussi besoin des services d'un pilote côtier pour leur transit côtier vers et depuis 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 10 postes d'accostage actifs.

La zone du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a représenté 12 % (12 % en 2021) des affectations de pilotage côtier de l'Administration. Cette zone compte actuellement 11 postes d'accostage et 36 postes de mouillage. La plupart de ces affectations relèvent du secteur de Prince Rupert, où transitent surtout des conteneurs, des céréales, du charbon, des billes et du granule de bois. En 2022, il y a eu 53 affectations de plus que l'année d'avant, principalement en raison du retour des paquebots de croisière après deux années d'absence.

COMMENTAIRES FINANCIERS

En 2022, l'Administration a enregistré des revenus de 105,6 millions de dollars et un bénéfice de 0,9 million de dollars.

Produits et charges par année (en milliers de dollars)



Le 5 juin 2022, l'Administration a majoré la plupart de ses droits de service de 4,8 % (2,5 % en 2021) et instauré le supplément provisoire de 400 \$ par affectation afin d'atténuer les répercussions financières de la pandémie. Les augmentations des droits ont été planifiées en consultant l'industrie que nous desservons et avec son soutien.

Les principaux changements par rapport à l'année précédente et au plan sont expliqués ci-dessous :

1. Les revenus du pilotage côtier ont augmenté de 19 % par rapport à l'année d'avant en raison du retour des paquebots de croisière en 2022 après deux années d'absence. Mais ils n'ont dépassé que de 1 % le plan pour les neuf premiers mois de l'exercice 2022 à cause d'une baisse imprévue des volumes de trafic dans d'autres secteurs. Les augmentations (diminutions) des volumes d'affectations par rapport à l'année d'avant ont été comme suit :
 - Porte-conteneurs - (7) %
 - Céréales - (28) %
 - Charbon - 8 %
 - Produits forestiers - 4 %
 - Automobiles - 6 %
 - Les paquebots de croisières ont généré 1 267 affectations en 2022, alors qu'il n'y avait eu aucune affectation en 2021

Les changements dans les revenus du pilotage côtier par rapport à l'année d'avant se sont largement reflétés dans les dépenses liées aux contrats de pilotage côtier, qui varient directement en fonction des changements dans les volumes d'affectations.

Globalement, les marges pour le pilotage côtier en 2022 ont représenté 8 % des revenus, en baisse de 13 % par rapport à la même période l'année d'avant. La diminution des marges tient largement

aux nouveaux taux contractuels payables aux pilotes côtiers qui sont entrés en vigueur en janvier, sans hausse correspondante de nos droits de service et cela, jusqu'en juin 2022. Les marges des services de pilotage côtier sont aussi légèrement inférieures au plan en raison de l'impact plus important que prévu des paquebots de croisière, qui génèrent habituellement des marges inférieures à la moyenne.

2. Les revenus des bateaux-pilotes en 2022 ont dépassé de 39 % ceux de l'année d'avant en raison de l'activité liée aux paquebots de croisière. De même, les dépenses liées aux bateaux-pilotes ont augmenté de 34 % par rapport à l'année précédente. Les marges dans ce secteur ont été de 3 % pour 2022, ce qui a représenté une amélioration par rapport au seuil de rentabilité atteint un an plus tôt.
3. Les revenus des déplacements ont augmenté de 50 % en 2022 par rapport à l'année d'avant en raison de l'activité liée aux paquebots de croisière. Malgré l'activité plus importante résultant des croisières, les dépenses de transport ont été inférieures de 9 % par rapport à l'année d'avant, car nous avons recommencé à utiliser des vols réguliers pour de nombreux trajets aériens des pilotes, à l'exception des trajets plus longs pour lesquels nous avons continué de recourir à des vols nolisés pendant les trois premiers mois de 2022. Nous avons prévu d'utiliser uniquement des vols réguliers d'ici la fin de 2021, mais étant donné l'augmentation des infections de COVID-19, nous avons continué de recourir à certains vols nolisés pour la sécurité des pilotes, de sorte que les dépenses de voyage réelles en 2022 ont dépassé notre plan. Avec l'augmentation des revenus et la baisse des coûts, les marges pour les déplacements se sont améliorées et ont atteint 10 % en 2022.
4. Les revenus du pilotage fluvial ont été inférieurs de 7 % en 2022 par rapport à l'année d'avant et pour ainsi dire équivalent au nombre d'affectations de l'année précédente, mais il y a eu un changement dans la composition des navires qui étaient en moyenne plus petits, de sorte que les revenus tirés des droits unitaires ont été moindres. Les marges dans ce secteur ont été de 3 % pour la période, ce qui est bien en deçà des 15 % réalisés l'année d'avant et s'explique par une augmentation des heures supplémentaires pour couvrir les pilotes en congé de maladie.
5. Un supplément provisoire a été introduit en mars 2021 pour atténuer les impacts financiers de la pandémie de COVID-19. Les revenus tirés de ce supplément ont augmenté par rapport à l'année d'avant, car le supplément a été en vigueur tout au long de 2022, comparativement à seulement sept mois en 2021. En outre, le supplément provisoire est passé de 175 \$ à 400 \$ par affectation en juin 2022.
6. Les coûts de formation des pilotes et des apprentis-pilotes côtiers ont dépassé de 0,8 million de dollars, ou 40 %, ceux de l'année d'avant, car les écoles en Europe ont rouvert et nous avons pu reprendre la formation des pilotes et des apprentis-pilotes après l'avoir reportée pendant la pandémie. Dix apprentis pilotes ont aussi été embauchés en 2022.
7. En 2022, nous avons eu des frais généraux de 10,4 millions de dollars pour les salaires et les avantages sociaux du personnel administratif,

l'amortissement et les autres coûts, soit une augmentation de 1,1 million de dollars par rapport à l'année d'avant. Les hausses ont été occasionnées par du personnel supplémentaire pendant la saison estivale occupée avec les paquebots de croisière, les augmentations annuelles des salaires, les coûts de transition liés à plusieurs changements parmi les gestionnaires et un amortissement accru du nouveau bateau-pilote (Pacific Guardian) en exploitation pendant toute une année.

8. Dans notre planification des résultats, nous avons supposé que nous aurions en 2022 un contrat en place pour des services d'hélicoptères utilisés pour transporter les pilotes jusqu'à des navires-citernes à partir du terminal relié au pipeline Trans Mountain. Le contrat aurait été enregistré comme un actif au titre du droit d'utilisation, avec des dépenses d'amortissement correspondantes, compensées par un remboursement des dépenses qui auraient été incluses dans d'autres revenus. Comme le projet a été retardé jusqu'en 2024, les autres revenus et dépenses d'amortissement ont été inférieurs au plan en 2022.

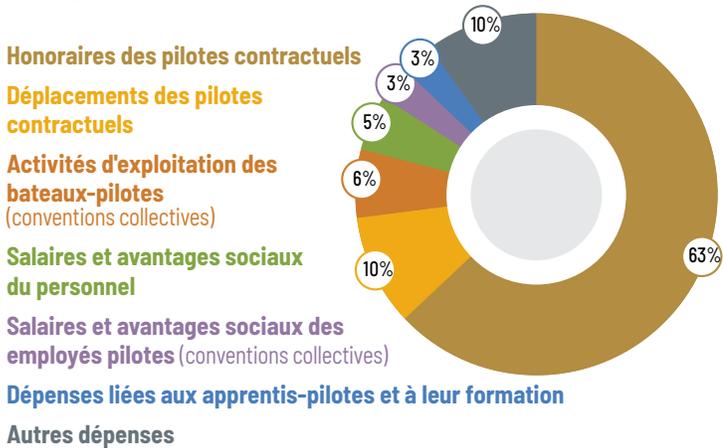
Le tableau ci-dessous présente une comparaison détaillée des principales catégories de revenus et de dépenses pour les états des résultats d'exploitation non vérifiés de l'Administration pour 2022 et 2021.

	2022	2021		2022	
	Données réelles	Données réelles	Variation	Budget	Écart
	en milliers de dollars	en milliers de dollars	%	en milliers de dollars	%
Produits de pilotage côtier	72 234	60 512	19 %	72 509	- %
Charges du pilotage côtier contractuel	(66 282)	(52 743)	26 %	(65 702)	-1 %
Marge du pilotage côtier	5 952	7 770		6 807	
Produits des bateaux-pilotes	13 595	9 773	39 %	11 488	18 %
Charges des bateaux-pilotes	(13 171)	(9 815)	34 %	(11 019)	-20 %
Marge des bateaux-pilotes	424	(43)		469	
Produits des déplacements	9 633	6 401	50 %	8 526	13 %
Charges de transport des pilotes ¹	(8 699)	(9 508)	-9 %	(7 452)	-17 %
Marge des déplacements	934	(3 107)		1 074	
Produits du pilotage fluvial	3 532	3 799	-7 %	3 959	-11 %
Salaires et avantages sociaux – pilotes fluviaux	(3 439)	(3 245)	6 %	(3 504)	2 %
Marge du pilotage fluvial	93	554		455	
Marge totale	7 403	5 174		8 805	
Autres produits et charges					
Produits du supplément temporaire	6 349	3 823	66 %	4 609	38 %
Autres produits	290	253	26 %	1 746	-87 %
Charges de formation des pilotes	(2 711)	(1 934)	40 %	(2 916)	7 %
Salaires et avantages sociaux du bureau	(5 568)	(4 847)	15 %	(4 956)	-12 %
Autres charges	(2 856)	(2 782)	3 %	(3 276)	13 %
Amortissement	(1 976)	(1 624)	22 %	(3 660)	46 %
BÉNÉFICE (PERTE) TOTAL(E)	930 \$	(1 937) \$		352 \$	

¹ Excluant les frais liés aux bateaux-pilotes exploités par des tierces parties

Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2022 sous la forme de pourcentage des dépenses totales.

Catégories de dépenses réelles en 2022

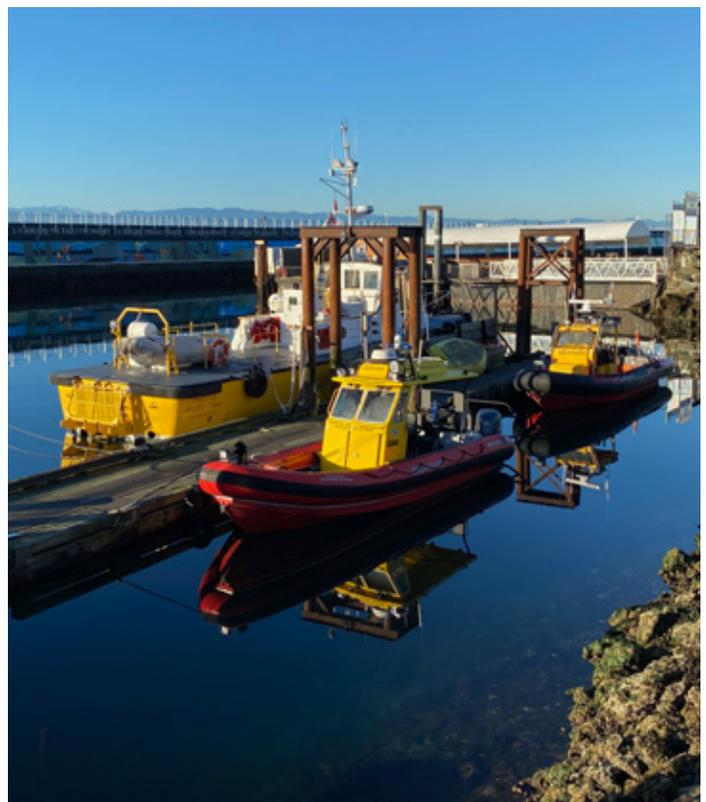


Comme lors des années précédentes, environ 80 % des dépenses totales annuelles de l'Administration étaient liées à une entente de service ou à une convention collective.

L'Administration est financièrement autonome depuis sa création en 1972 et elle continue de gérer ses finances de façon à le demeurer. L'autonomie consiste à maintenir un niveau approprié de liquidités et de réserves pour fins d'investissement. L'Administration a déterminé que des réserves sont nécessaires pour couvrir les dettes à court terme; les engagements futurs dans des immobilisations; et la possibilité d'un événement inconnu important ayant des conséquences financières négatives pour l'Administration, comme par exemple la récente pandémie. En date de décembre 2022, l'Administration a estimé que le niveau requis de réserves de liquidités et de placements serait de 13 millions de dollars afin de répondre aux besoins en fonds de roulement, financer les engagements à court terme dans des immobilisations et avoir une réserve pour la continuité des activités pendant ou après un événement important ayant des conséquences financières négatives. Même si le total de 13 millions de dollars dépassait le solde de liquidités et de placements de 9 millions de dollars de l'Administration à la fin de 2022, nous prévoyons augmenter le solde de liquidités et les réserves pour les placements au cours des prochaines années pour atteindre le niveau estimatif requis.

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2018 à 2022.

	2018	2019	2020	2021	2022
Résultats financiers (en milliers de dollars)					
Produits	92 990	96 856	83 241	84 561	105 632
Dépenses	90 890	93 972	83 432	86 499	104 702
Bénéfice (perte)	2 100	2 884	(191)	(1 938)	930
Situation financière (en milliers de dollars)					
Actifs à court terme	14 049	16 500	14 817	13 988	14 664
Passifs à court terme	(12 398)	(12 874)	(13 747)	(13 291)	13 470
Fonds de roulement net	1 651	3 626	1 070	697	1 194
Immobilisations corporelles	10 898	12 329	13 547	16 600	17 257
Nombre moyen de pilotes					
Côte	118	123	123	112	121
Fleuve Fraser	8	9	9	9	9
Nombre d'affectations					
Côte	12 335	12 233	11 787	11 101	11 897
Fleuve Fraser	1 130	1 158	949	988	999
Revenus par affectation					
Côte	5 441 \$	5 665 \$	5 249 \$	5 451 \$	6 072 \$
Fleuve Fraser	3 364 \$	3 585 \$	3 808 \$	3 845 \$	3 536 \$



INDICATEURS CLÉS DU RENDEMENT

Le conseil d'administration examine et évalue régulièrement le rendement des indicateurs de l'Administration. L'évaluation repose en partie sur certains indicateurs de rendement clés (IRC) présentés ci-dessous. L'Administration partage les IRC avec ses parties prenantes.

Résultats pour l'année 2022

	Objectif	Données réelles	Année précédente
Sécurité			
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote	0	8	7
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes	0	0	0
Fiabilité			
3. Nombre de retards (heures) causés par les pilotes	0	4 (11 heures)	3 (9 heures)
4. Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition	0	0 (0 heures)	1 (14 heures)
5. Nombre de retards (heures) causés par les bateaux-pilotes	0	2 (11 heures)	0 (0 heures)
6. Total des retards (total des heures de retard)	0	6 (22 heures)	4 (23 heures)
Rendement : Général			
7. Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0	0
8. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	5 jours	2 jours (6 plaintes)	6 jours (7 plaintes)
9. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	5 jours	2 jours (16 différends)	3 jours (32 différends)
Rendement : Pilotes			
10. Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [nombre de plaintes / total des affectations]	0 %	0,1 %	0,1 %
11. Rappels en pourcentage des affectations	2,5 %	2,5 %	0,6 %
12. Affectations annuelles par pilote			
a) Côte	119	115	103
b) Fleuve Fraser	122	125	124
13. Utilisation annuelle des pilotes - retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal / nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	2 %	2 %
14. Utilisation annuelle des pilotes - annulations [nombre d'annulations / nombre d'affectations]	8 %	8 %	9 %
Finances			
15. Coût moyen annuel par affectation			
a) Produits	7 726 \$	8 191 \$	6 995 \$
b) Coût	7 699 \$	8 119 \$	7 154 \$
c) Bénéfice (perte)	27 \$	72 \$	(159) \$
16. Maintien d'un fonds d'investissement adéquat	2,9 M \$	2,4 M \$	2,4 M \$
17. Comptes débiteurs - % des factures de moins de 30 jours civils	95 %	85 %	99 %
18. Ratio de fonds de roulement - actifs à court terme/passifs à court terme	1,0	1,09	1,05



RAPPORT D'INCIDENTS

L'Administration catégorise les incidents et les accidents dans trois classes. Un incident ou un accident n'est classifié 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.

Incidents de classe A

Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous :

- Personnes : Multiples décès ou multiples personnes souffrant de blessures graves à long terme
- Biens : Biens endommagés qui cessent de fonctionner pendant plus d'un mois ou perte financière dépassant 50 millions de dollars
- Navire(s) : Navire qui coule ou subit des avaries telles qu'il est une perte totale
- Environnement : Incident causant des dommages durables à long terme à l'environnement (c.-à-d. dommages qui durent plus d'un mois)

Incidents de classe B

Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous :

- Personnes : Quelques personnes souffrant de blessures graves à long terme et de multiples blessures mineures
- Biens : Installations endommagées au point que les opérations ne cessent pas plus d'un mois ou perte financière ne dépassant pas 50 millions de dollars
- Navire(s) : Navire qui s'échoue ou subit des avaries importantes nécessitant une mise en cale sèche et une perte d'opérations ne dépassant pas un mois
- Environnement : Incident causant des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. dommages qui ne durent pas plus d'un mois)

Incidents de classe C

Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous :

- Personnes : Une seule blessure ou multiples blessures mineures nécessitant des premiers soins et/ou un traitement hors site
- Biens : Dommages mineurs aux installations n'ayant aucun effet ou de nature mineure entraînant l'arrêt des opérations pendant un maximum de 72 heures
- Navire(s) : Dommages mineurs n'ayant aucun effet ou entraînant une perte d'opérations d'au plus 72 heures
- Environnement : Incident causant des dommages minimes ou intermittents à l'environnement pendant une période (c.-à-d. dommages qui ne durent pas plus d'un jour)

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

Année	Affectations sans incident	Nombre total			Nombre total d'affectations	
		d'incidents	Classe A	Classe B		Classe C
2018	99,96 %	5	-	-	5	13 465
2019	99,96 %	6	-	2	4	13 391
2020	99,90 %	13	-	-	13	12 736
2021	99,94 %	7	-	-	7	12 089
2022	99,94 %	8	-	-	8	12 896

Le mandat du Comité de formation et d'examen des pilotes de l'Administration inclut 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 proactive qui est soutenue par du personnel opérationnel et administratif compétent. Nous continuons d'avoir un faible roulement du personnel, que nous attribuons à un environnement de travail inclusif où les gens se sentent soutenus. Nous avons maintenu la communication ouverte pendant le virage vers un environnement de travail hybride en tenant des réunions d'équipe virtuelles, en prenant fréquemment des nouvelles du personnel et en organisant des séances de discussion informelles avec les employés. Nous avons organisé un séminaire portant sur l'amélioration de la santé, du bien-être et de la résilience psychologiques lors de notre séance de discussion libre avec les employés et fourni des ressources de suivi, notamment une trousse de santé et mieux-être psychologiques pour tous les participants. Nous fournissons régulièrement au personnel des renseignements sur notre programme d'assistance aux employés et aux familles, et avons publié des ressources sur le mieux-être, notamment des cours sur la pleine conscience et l'anxiété sur notre intranet. Nous avons aussi tenu des séminaires à l'intention de la haute direction sur la façon de prendre soin de leur santé mentale et de montrer comment passer au travers des changements organisationnels.

L'Administration s'est engagée à éliminer les barrières à l'emploi pour les candidats en quête d'équité en favorisant un environnement de travail diversifié et inclusif. Nous nous assurons que les processus de recrutement soient équitables et accessibles conformément à notre politique en matière d'équité, de diversité et d'inclusion. Nous avons atteint un équilibre entre les sexes au sein du personnel administratif, de l'équipe de direction et du conseil d'administration.

Nous avons collaboré avec l'Université des Premières Nations du Canada pour offrir un cours de réconciliation multimédia à l'équipe de gestionnaires s'inscrivant dans l'appel à l'action 92 de la Commission de vérité et réconciliation. Le cours couvre l'histoire et la culture des Peuples autochtones et fournit des enseignements de base sur la réconciliation selon une optique antiraciste.

Le Comité des ressources humaines s'est activement préparé ces dernières années au départ à la retraite de Kevin Obermeyer en février 2023. Il a élaboré un plan global de relève et d'intégration afin d'assurer une transition et un transfert de connaissances réussis.

Le comité de recherche du premier dirigeant a été mis sur pied en 2022 afin de chercher un nouveau premier dirigeant à l'échelle nationale. Julie Gascon a été nommée première dirigeante le 3 octobre 2022 et Kevin est devenu vice-président, relations externes et internes pour faciliter la transition du leadership.

Les rapports que l'Administration entretient avec la plupart 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 2027;
- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens (57 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 (38 employés) expire le 31 mars 2023.



RECRUTEMENT ET FORMATION DES PILOTES

Comme dans de nombreux autres secteurs nécessitant une main-d'œuvre hautement qualifiée, le fait de trouver et de recruter suffisamment de candidats pilotes appropriés, diversifiés et qualifiés continue d'être un défi. L'Administration sélectionne et forme ses pilotes maritimes conformément à ses procédures d'assurance de la qualité et au *Règlement général sur le pilotage* afin de disposer d'un effectif hautement qualifié et compétent. Le processus de sélection et de formation de ces derniers inclut :

- La vérification de l'aptitude physique et des compétences maritimes des candidats potentiels et du temps qu'ils ont passé en mer dans la région afin de déterminer s'ils se conforment au *Règlement général sur le pilotage*;
- La participation des candidats potentiels au Programme de familiarisation des pilotes exigée par le *Règlement général sur le pilotage*;
- Un examen pour les candidats qui répondent aux deux exigences ci-dessus;
- Un apprentissage et une formation préalables à l'attribution d'un brevet aux candidats;
- L'avancement et la formation périodique pendant leur 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 en tout temps à un maximum de 40 participants. Il permet aux pilotes potentiels de faire des voyages de familiarisation avec des pilotes brevetés, de perfectionner leur connaissance de l'ensemble de la côte et d'améliorer leurs résultats à l'examen. À la fin de 2022, le programme avait son quota maximal de participants.

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 minimale de l'apprentissage des pilotes côtiers et du fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, varie entre un minimum de neuf mois et demi et cinq mois, respectivement. La durée des deux apprentissages peut être prolongée jusqu'à un maximum de 24 mois.

Le comité de formation et d'examen des pilotes examine régulièrement les établissements de formation utilisés 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 scolarité et les frais de déplacement; ces coûts sont entièrement pris en charge par l'Administration. Si la période d'apprentissage dure 24 mois, cela porte les coûts de formation à environ 400 000 \$ par pilote.

L'Administration collabore avec la BC Coast Pilots afin d'avoir assez d'apprentis qui entrent en service chaque année pour permettre les départs à la retraite et assurer la croissance prévue des affectations. Dix apprentis-pilotes côtiers ont été embauchés en 2022.

L'Administration prévoit chaque année des fonds pour la formation des pilotes brevetés, laquelle leur permet de se familiariser avec le métier et de parfaire leurs compétences.

Voici en quoi a consisté la formation des apprentis-pilotes (côtiers et fluviaux) cette année :

- Dix apprentis-pilotes ont reçu une formation sur les manœuvres des navires reliés par câble à un remorqueur, les systèmes de nacelles de propulseurs azimutaux, la gestion des ressources à la passerelle (pilotes), la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires, la manutention des navires à l'aide d'un simulateur et les unités de pilotage portables.

La formation des pilotes brevetés pendant l'année a compris ce qui suit :

- Formation sur remorqueur attaché pour 12 pilotes côtiers;
- Formation sur la manutention des navires de taille Panamax à l'aide de maquettes de navires pour cinq pilotes côtiers et un pilote fluvial;
- Formation avancée sur la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires pour 22 pilotes côtiers;
- Formation périodique sur les systèmes de propulsion Azimuth pour sept pilotes côtiers en quatrième année.

Examens et liste d'admissibilité des pilotes

En 2022, sept pilotes côtiers ont reçu leur brevet de classe II et quatre pilotes côtiers ont obtenu leur brevet de classe I.

En date du 31 décembre 2022, il y avait six candidats sur la liste d'admissibilité des pilotes côtiers, qui avaient réussi leurs examens et sont en attente d'apprentissage, et deux sur la liste d'admissibilité des pilotes fluviaux.

L'Administration a mené deux séances d'examen pour le pilotage côtier en 2022. Sur les 12 candidats qui se sont présentés, huit 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, ce qui aide à entretenir une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'organisation et à fournir une perspective pour évaluer son impact sur les communautés autochtones dans lesquelles nous opérons. Un cadre exhaustif de gestion des risques a été développé et tous les risques sont évalués, classés et surveillés régulièrement.

Il incombe à un comité GROS de déterminer si les risques sont stratégiques ou opérationnels. La responsabilité à l'égard de la plupart des risques opérationnels est attribuée au gestionnaire approprié aux fins d'analyse et d'atténuation. Les risques stratégiques et les risques opérationnels significatifs (que l'on définit ensemble comme des risques clés) 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 font régulièrement l'objet d'un examen exhaustif. Les responsables des risques tiennent à jour la description détaillée des risques et les mesures d'atténuation.

Voici les six plus grands risques clés pour l'Administration en 2022 :

- Impossibilité de trouver et de former assez d'aspirants pilotes qualifiés;
- Incapacité à remplir les obligations et les dépenses générales auxquelles l'Administration s'est engagée en raison d'une baisse des volumes d'affectations;
- Perturbation due à une violation de la cybersécurité;
- Nouveau programme d'hélicoptère qui entraîne une perte financière ou compromet la sécurité des pilotes;
- Réaction inadéquate à une catastrophe ou une urgence majeure;
- Nouveau système d'affectation des pilotes et de comptabilité qui ne répond pas à l'étendue des exigences.

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, à la première dirigeante et à tous les employés d'identifier et 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.



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

Méthode de classement de l'incidence des risques

	Autochtones		Opérationnel				Stratégique		
	Culturel	Bouleversement dans la collectivité	Financier	Personnes	Biens	Navires	Environnement	Perturbation des activités	Réputation
Très grave	L'incident cause des dommages à long terme aux sources d'alimentation traditionnelles ou aux pratiques culturelles ou cérémoniales, qui durent plus d'un mois	Les projets, programmes, entreprises ou emplois dans la collectivité sont perturbés pendant plus d'un mois	Répercussions financières pour l'Administration de plus de 10 M\$	Nombreux décès et nombreuses victimes avec blessures graves à long terme nécessitant des soins intensifs	Dommages aux infrastructures suffisamment graves pour qu'elles deviennent inutilisables pendant plus d'un mois ou que cela occasionne une perte financière de plus de 50 M\$	Incident qui fait couler le navire ou l'endommagement suffisamment pour qu'il s'agisse 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)	Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent plus d'un mois	Couverture négative continue en première page des médias nationaux et couverture par les médias internationaux Commentaires négatifs sur les réseaux sociaux pendant plus d'un mois
Grave	L'incident cause des dommages à moyen terme aux sources d'alimentation traditionnelles ou aux pratiques culturelles ou cérémoniales, qui durent au plus un mois	Les projets, programmes, entreprises ou emplois dans la collectivité sont perturbés pendant au plus un mois	Répercussions financières pour l'Administration de 5 à 10 M\$	Décès d'une seule personne et nombreuses victimes avec blessures graves à long terme nécessitant des soins intensifs	Dommages aux infrastructures suffisamment graves pour qu'elles deviennent inutilisables jusqu'à un mois ou que cela occasionne une perte financière de 25 à 50 M\$	Le navire s'enlise ou subit des dommages suffisamment graves pour devoir être remorqué jusqu'à une cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période de plus d'un mois	Un incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent plus d'un mois)	Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à un mois	Couverture négative intermittente des médias nationaux Commentaires négatifs sur les réseaux sociaux qui durent jusqu'à deux semaines
Moins grave	L'incident cause des dommages à moyen terme aux sources d'alimentation traditionnelles ou aux pratiques culturelles ou cérémoniales, qui durent au plus trois semaines	Les projets, programmes, entreprises ou emplois dans la collectivité sont perturbés pendant au plus trois semaines	Répercussions financières de 1 à 5 M\$	Quelques victimes avec blessures graves à long terme et multiples victimes avec blessures mineures	Dommages aux infrastructures suffisamment graves pour qu'elles deviennent inutilisables jusqu'à deux semaines ou que cela occasionne une perte financière de 10 à 25 M\$	Le navire s'enlise ou subit des dommages suffisamment graves pour devoir être mis en cale sèche et ne peut être utilisé pendant une période allant jusqu'à un mois	Un incident cause des dommages à moyen terme à l'environnement (c.-à-d. qui durent jusqu'à un mois)	Cessation des activités ou problèmes opérationnels majeurs qui durent jusqu'à deux semaines	Couverture négative intermittente par les médias nationaux Commentaires négatifs sur les réseaux sociaux qui durent jusqu'à deux semaines
Modéré	L'incident cause des dommages à court terme aux sources d'alimentation traditionnelles ou aux pratiques culturelles ou cérémoniales, qui durent au plus deux semaines	Les projets, programmes, entreprises ou emplois dans la collectivité sont perturbés pendant au plus deux semaines	Répercussions financières de 500 000 \$ à 1 M\$	Une victime avec blessures graves à long terme Quelques victimes avec blessures mineures Nombreux employés de l'APP avec des maladies bénignes dues au travail Impact significatif sur les niveaux de stress/le moral de nombreux employés de l'APP	Dommages aux infrastructures suffisamment graves pour qu'elles deviennent inutilisables jusqu'à une semaine ou répercussions financières de 500 000 \$ à 10 M\$	Le navire subit des dommages qui entraînent l'arrêt des activités pendant ne dépassant pas deux semaines	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 Commentaires négatifs sur les réseaux sociaux qui durent jusqu'à une semaine
Mineur	L'incident cause des dommages à court terme aux sources d'alimentation traditionnelles ou aux pratiques culturelles ou cérémoniales, qui durent au plus une semaine	Les projets, programmes, entreprises ou emplois dans la collectivité sont perturbés pendant au plus une semaine	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 Impact significatif sur le moral d'un membre du personnel de l'APP	Dommages à la propriété suffisamment graves pour causer l'arrêt des activités allant jusqu'à 72 heures ou des répercussions financières allant jusqu'à 500 000 \$	Dommages mineurs au navire 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)	Problèmes opérationnels (p. ex. retards) 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 Certains commentaires négatifs sur les réseaux sociaux mais qui ne durent pas

Critères de classement de probabilité des risques

Probabilité	Risques continus	Risques ponctuels
Fréquente	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)
Probable	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.
Occasionnelle	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.
Improbable	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.
Peu probable	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 classement des risques

Le classement d'un risque est une combinaison de sa probabilité et de son impact, comme l'illustre la carte de densité ci-dessous :

		Impact				
		Mineur	Modéré	Peu grave	Grave	Très grave
Probabilité	Fréquente					
	Probable					
	Occasionnelle					
	Improbable					
	Peu probable					

Extrême	<p>L'exposition à ce niveau de risque serait normalement aussitôt réduite (p. ex. en améliorant les contrôles ou en cessant une activité, etc.), sauf dans des circonstances extrêmes uniquement</p> <p>La première dirigeante doit être mise au courant et prendre le contrôle de la gestion de l'exposition au risque</p>
Très élevée	<p>L'exposition à ce niveau de risque serait normalement aussitôt réduite à moins que des impératifs stratégiques dictent autre chose</p> <p>Une amélioration avérée du contrôle du risque est nécessaire et au moins un membre de la haute direction devrait gérer ce processus</p> <p>La première dirigeante doit être informée des progrès</p>
Haute	<p>L'exposition à ce niveau de risque devrait être réduite dès que c'est faisable</p> <p>Il est recommandé d'améliorer le contrôle du risque et les gestionnaires pertinents devraient gérer ce processus</p> <p>La haute direction pertinente doit être informée des progrès</p>
Moyenne	<p>L'exposition inutile à ce niveau de risque devrait être réduite si faisable</p> <p>Une amélioration du contrôle du risque est recommandée si faisable et les gestionnaires pertinents devraient gérer ce processus</p> <p>Le contrôle et la responsabilité doivent être spécifiés</p>
Faible	<p>L'exposition à ce niveau de risque est acceptable sans traitements supplémentaires du risque et sous réserve d'un examen périodique pour s'assurer que le risque n'augmente pas</p> <p>Ce n'est pas nécessaire d'améliorer le contrôle du risque</p> <p>Cela peut être géré par des contrôles et des procédures de routine</p>



PERSPECTIVES D'AVENIR – 2023

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 ses prévisions, l'Administration analyse les courbes du trafic de l'année précédente, les données et les annonces des associations de de l'industrie et des administrations portuaires, les plans d'agrandissement des terminaux et le climat économique en général. Elle communique aussi avec les exploitants de terminaux et les agents le long de la côte pour solliciter leur rétroaction sur les volumes de marchandises et d'escales de navires prévus en 2023.

Pour déterminer les augmentations proposées à ses droits de service pour l'année 2023, l'Administration a basé ses prévisions en termes de revenus et dépenses pour 2023 sur 10 402 affectations côtières et 849 sur le fleuve Fraser, ce qui a donné un surplus prévu de 0,9 million de dollars pour 2023.

Même si les répercussions directes de la pandémie ont diminué, elles ont été remplacées par une récession mondiale imminente causée par des taux d'intérêt plus élevés en réponse aux taux d'inflation accrus. Le transport maritime est directement relié au commerce mondial et une incertitude à l'égard de l'économie mondiale aura des répercussions négatives sur le commerce et le volume des affectations de pilotage. Pendant notre processus de planification pour 2023, nous avons initialement assumé que les affectations diminueraient de 10 % d'une année sur l'autre. Depuis, nous avons revu nos estimations à la hausse, car les récoltes ont été bonnes en 2022, ce qui va se traduire par des

expéditions de céréales plus importantes pour la première moitié de 2023, et des volumes d'affectation supérieurs aux attentes au début de 2023. Nous estimons à présent une baisse de seulement 5 % des affectations en 2023 par rapport à 2022 et avons révisé à 1,3 million de dollars notre surplus projeté pour 2023. L'incertitude demeure néanmoins pour ce qui est de la durée et de la gravité d'une récession mondiale, combinées au risque d'escalade de la crise en Ukraine.

Droits de service pour 2023

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.

Nos coûts les plus importants, notamment notre contrat avec la BCCP et les traitements et salaires régis par des conventions collectives, incluent des hausses annuelles liées aux augmentations de l'indice des prix à la consommation. Étant donné l'augmentation rapide qu'a connue récemment le taux d'inflation, les hausses de nos coûts vont refléter ces taux d'inflation plus élevés. Par conséquent, nous avons dû appliquer des hausses historiquement supérieures à nos droits de service pour 2023 pour faire en sorte que nous demeurions financièrement autonomes. À compter du 1er janvier 2023, l'Administration a augmenté de 10,5 % les taux des droits de service de pilotage et entre 8,0 % et 9,25 % les taux des autres droits de service.



Domaines d'intérêt stratégique en 2023

Tous les ans, l'Administration mène des séances de planification stratégique impliquant le conseil d'administration et la direction. Pour la période 2023-2027, l'Administration a approuvé les objectifs, priorités et activités pour 2023.

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, y compris 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 2023

- Mise à niveau des bases de données du simulateur interne en partenariat avec la BCCP et avec les conseils du comité de formation et d'examen des pilotes.
- Promouvoir l'utilisation de la capacité et des fonctionnalités du nouveau simulateur parmi les pilotes et à l'extérieur au sein de l'industrie maritime locale.
- Mise en place d'un nouveau système d'affectation et de comptabilité existant, et introduction de cartes sources électroniques pour les pilotes (remarque : le nouveau système est devenu opérationnel le 1^{er} février 2023).
- Achèvement des négociations contractuelles avec le promoteur retenu pour le service d'hélicoptères sur la côte 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 2023

- Examiner et mettre en œuvre des recommandations viables pour l'examen qui a été effectué du réseau de transport des pilotes sur l'ensemble de la côte.

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 2023

- Créer un programme de bourses pour les femmes et les membres des communautés autochtones afin de les aider à faire leurs études maritimes et de trouver ensuite un emploi comme membres d'équipage de bateaux-pilotes ou comme pilotes.
- 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.
- Effectuer un audit de base des émissions de GES et établir un processus pour les surveiller et les mesurer, notamment en fixant une cible de réduction des émissions.
- Poursuivre notre cheminement pour s'assurer que les pratiques de l'Administration reflètent un environnement diversifié, équitable et inclusif.



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 2023

- 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*.

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 2023

- 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.
- Continuer à élaborer et à mettre en œuvre des procédures pour résoudre les problèmes de cybersécurité et de confidentialité, notamment un exercice sur table.

6. Mettre l'accent sur l'avenir

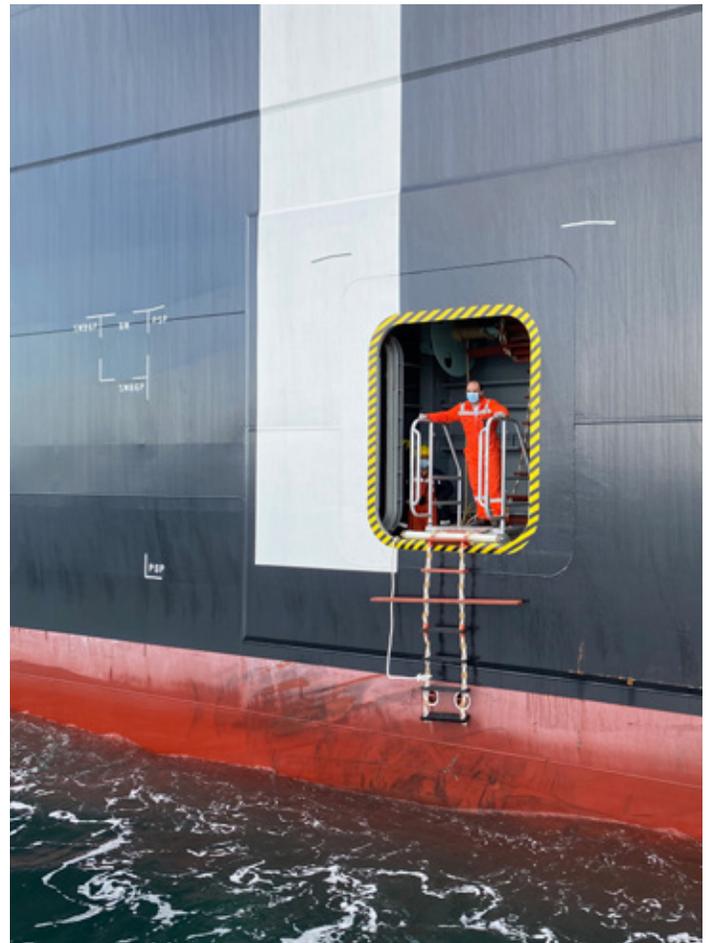
En utilisant des signes d'avertissement précoces, s'assurer que l'Administration est préparée, d'un point de vue financier et opérationnel, à composer efficacement avec les changements dans l'industrie maritime, le paysage réglementaire changeant et l'environnement complexe dans lequel nous œuvrons.

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 2023

- Collaborer étroitement avec :
 - La BCCP dans le cadre du partenariat stratégique
 - Le Comité national de pilotage pour résoudre les préoccupations liées à l'efficacité
 - Le public « en général » et les communautés autochtones pour communiquer l'intérêt de l'Administration à protéger l'environnement marin



PERSPECTIVES D'AVENIR – AU-DELÀ DE 2023

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 :

- Les installations de carburant d'aviation de l'aéroport de Vancouver sur le fleuve Fraser devraient être entièrement opérationnelles en 2023;
- Agrandissement des installations à conteneurs de Prince Rupert, ce qui va faire passer la capacité à 1,8 million d'EVP d'ici 2024, comparativement au 1 million d'EVP manutentionnés en 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 opérationnel 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;
- Nouveau terminal à Roberts Bank, qui doublerait les volumes de conteneurs; un processus d'évaluation environnementale est encore en cours.

L'Administration participe activement, aux côtés de la BCCP et des pilotes du fleuve Fraser aux propositions de nouveaux terminaux ou de nouveaux quais sur notre territoire. Nos points de vue sur la conception, l'emplacement et l'accès pour la navigation 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 :

- Escalade du conflit en Ukraine et impact potentiel sur le commerce mondial;
- 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;
- Changement des habitudes commerciales mondiales;
- Pandémies sanitaires mondiales et leurs effets connexes sur le commerce avec le Canada.

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 ».



Déclaration de responsabilité de la direction

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique 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 contrôles internes 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 en temps opportun. Le système est également conçu de façon à fournir une assurance raisonnable que les transactions sont conformes à l'article 89 et à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, ainsi que des règlements de l'Administration.

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 des finances et 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 des finances et d'audit.

L'auditeur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, est nommé en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de la *Loi sur le pilotage* pour effectuer l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Son rapport, qui suit, décrit la nature de l'audit et fait état de son opinion sur les états financiers de l'Administration.



J. Gascon
Première dirigeante



S. M. Mackenzie
Dirigeant principal des finances

Vancouver, Canada
Le 28 mars 2023



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

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 2022, 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 2022, 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,



Heather McManaman, CPA, CA
Directrice principale

Vancouver, Canada
Le 28 mars 2023

État de la situation financière

Au 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

	2022	2021
	\$	\$
Actifs		
À court terme		
Trésorerie	6 944	6 594
Créances clients	5 476	4 986
Placements (note 6)	1 248	1 170
Frais payés d'avance et autres créances	996	1 238
	14 664	13 988
À long terme		
Placements (note 6)	1 129	1 191
Autres créances	149	149
Immobilisations corporelles (note 7)	17 257	16 600
Actifs incorporels (note 8)	995	587
	19 530	18 527
	34 194	32 515
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	12 686	12 105
Emprunts (note 9)	472	710
Autres avantages du personnel (note 11)	130	174
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	182	302
	13 470	13 291
À long terme		
Emprunts (note 9)	4 805	5 285
Autres avantages du personnel (note 11)	549	655
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	2 359	1 303
	7 713	7 243
	21 183	20 534
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	13 011	11 981
	34 194	32 515

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 28 mars 2023.



Membre



Membre

État du résultat global

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

	2022	2021
	\$	\$
Produits		
Droits de pilotage	105 342	84 308
Investissements et autres produits	290	253
	105 632	84 561
Charges		
Honoraires des pilotes contractuels	66 282	52 743
Salaires et avantages du personnel	15 601	14 186
Transport des pilotes	10 709	10 297
Carburant	2 919	1 602
Formation des pilotes	2 711	1 935
Amortissement	1 976	1 623
Services professionnels et spéciaux	1 462	1 456
Réparations et entretien	1 357	1 160
Services informatiques	435	562
Services publics, équipements, fournitures et autres	411	352
Locations	253	183
Frais financiers	236	114
Déplacements	183	138
Assurances	167	148
	104 702	86 499
Bénéfice (perte) pour l'exercice	930	(1 938)
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat		
Gain actuariel pour les autres avantages du personnel (note 11)	100	57
	100	57
Résultat global pour l'exercice	1 030	(1 881)

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)

	2022	2021
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	11 981	13 862
Bénéfice (perte) pour l'exercice	930	(1 938)
Autres éléments du résultat global	100	57
Résultat global total	1 030	(1 881)
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	13 011	11 981

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

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

	2022	2021
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	104 852	84 224
Sorties de trésorerie – salariés	(15 739)	(14 122)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(85 932)	(69 051)
Frais financiers payés	(236)	(114)
Autres produits reçus et autres	316	259
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	3 261	1 196
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(1 692)	(1 890)
Produits de la vente de placements	1 650	1 252
Acquisition d'immobilisations corporelles	(1 379)	(3 561)
Acquisition d'actifs incorporels	(467)	(172)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(1 888)	(4 371)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Nouveaux emprunts	–	2 827
Principaux remboursements d'emprunts	(718)	(419)
Principaux paiements de contrats de location	(305)	(346)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(1 023)	2 062
Augmentation (baisse) nette de la trésorerie	350	(1 113)
Trésorerie en début d'exercice	6 594	7 707
Trésorerie en fin d'exercice	6 944	6 594

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2022 (en milliers de dollars canadiens)

1. Administration et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

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

Les droits de pilotage établis par l'Administration pour les services de pilotage obligatoire sont régis par la *Loi sur le pilotage* et doivent être établis conformément aux principes qui régissent leur perception dans la *Loi sur le pilotage*. La *Loi sur le pilotage* prévoit que les droits de pilotage doivent être fixés à des niveaux qui sont équitables 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.

En juillet 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. L'Administration a achevé la mise en œuvre de cette directive en janvier 2019 et confirme que les exigences de la directive ont été respectées au cours de l'exercice 2022.

La principale adresse enregistrée des locaux et du bureau des dossiers de l'Administration est le 1130, rue Pender Ouest, bureau 1000, Vancouver, Colombie-Britannique.

2. Principales méthodes comptables

2.1 Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière [International Financial Reporting Standards (IFRS)]. Un résumé des principales méthodes comptables utilisées dans la préparation des états financiers est fourni ci-dessous ainsi que dans les pages qui suivent.

2.2 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend l'encaisse et les dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes. Les équivalents de trésorerie comprennent 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. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 décembre 2022 (nul en 2021).

2.3 Instruments financiers

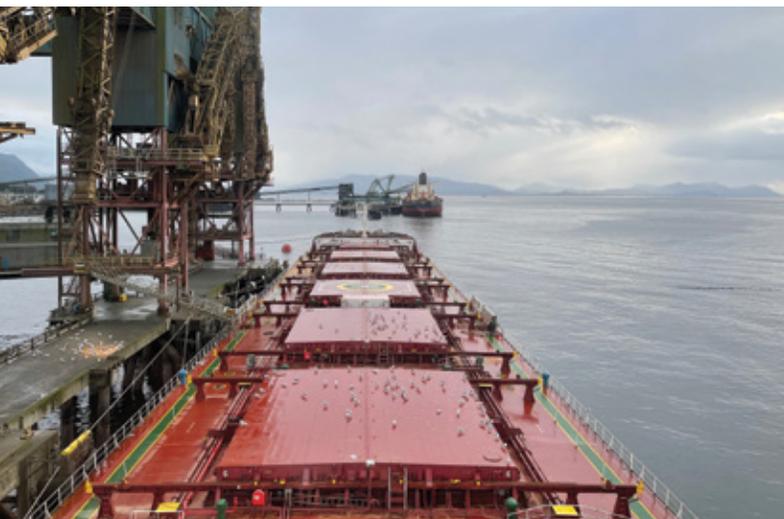
Les actifs et les passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur. Les coûts des transactions – qui sont directement attribuables à l'acquisition d'actifs financiers ou à l'émission de passifs (autres que les actifs financiers et les passifs financiers mesurés à la juste valeur par le 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 d'actifs financiers ou de passifs 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, les créances clients, certaines autres créances et les placements.

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 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 lorsqu'on recueille les flux de trésorerie contractuels et que l'on vend 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 de l'Administration est comptabilisée initialement à sa juste valeur, puis mesurée au coût amorti.

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.

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.

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 créditeurs 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.

2.4 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 construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion du projet, les frais juridiques, le coût des matériaux et celui de la construction, ainsi que les intérêts sur les prêts directement attribuables à la construction. Les moteurs de rechange sont comptabilisés au coût et ils commencent à être amortis dès qu'ils entrent en service.

L'amortissement est 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 présentation de l'information financière, 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 à 7 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

En ce qui concerne les simulateurs, le coût 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) est considéré comme faisant partie du coût du matériel informatique et inscrit dans les immobilisations corporelles.

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.

2.5 Actifs incorporels

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

2.6 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. Déterminer 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 démanteler 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 au moyen de 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.

2.7 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 interentreprises 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

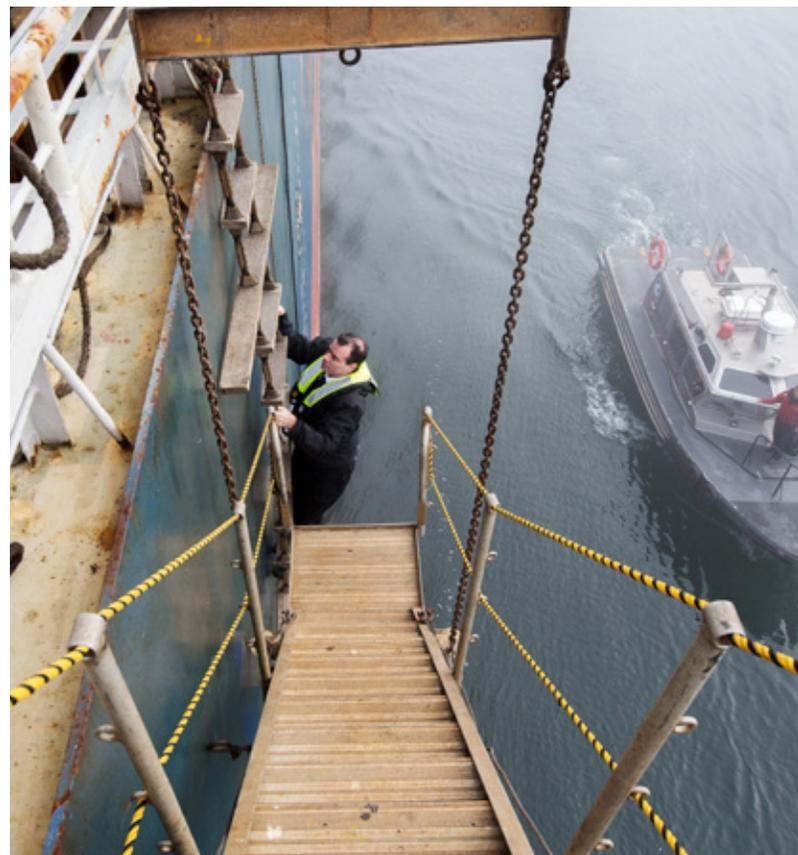
Les gestionnaires, les employés syndiqués et les pilotes du fleuve Fraser ont droit à des congés de maladie en vertu des conventions collectives ou des contrats de travail. Les employés syndiqués ont droit aux indemnités de départ accumulées jusqu'au 31 mars 2018. Le passif lié au paiement de ces indemnités 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.

2.8 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 a déterminé que le contrôle des services de pilotage est passé lorsque le pilote affecté à un navire a terminé l'affectation de pilotage ou lorsque l'affectation est annulée.



3. Jugements et estimations comptables importants

Pour préparer les états financiers, il faut faire preuve de jugement en appliquant les méthodes comptables et en faisant des estimations comptables essentielles qui ont une incidence sur les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses déclarés. Ces jugements et estimations sont basés sur la meilleure connaissance qu'a la direction des faits et circonstances pertinents, compte tenu de l'expérience antérieure, mais les résultats réels peuvent différer des montants inclus dans ces états financiers. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont revues de façon continue. Les révisions des estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle les estimations sont révisées et dans les périodes futures.

(a) Jugements comptables importants

Contrats de location (notes 2.6 et 12)

L'application de la norme IFRS 16 « Contrats de location » oblige l'Administration à porter des jugements qui ont une incidence sur l'évaluation des passifs liés aux contrats de location et des actifs au titre du droit d'utilisation. Cela consiste notamment à déterminer les contrats de location entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 16 et à en déterminer la durée.

La durée des contrats telle que déterminée par l'Administration comprend la période non résiliable des contrats de location, les périodes couvertes par une option de prolongation du bail si l'Administration a la certitude raisonnable d'exercer cette option et les périodes couvertes par une option de résiliation du bail si l'Administration a la certitude raisonnable de ne pas exercer cette option. La même durée est appliquée pour déterminer le taux d'amortissement des actifs au titre du droit d'utilisation.

(b) Estimations comptables importantes

Amortissement - immobilisations corporelles (notes 2.4 et 7)

Les composantes importantes des immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vie sont déterminées en fonction des faits actuels et de l'expérience passée. Bien que ces estimations de durée de vie utile soient revues régulièrement et que les calculs de l'amortissement soient révisés en conséquence, les durées de vie réelle peuvent différer des estimations. Ainsi, les immobilisations corporelles peuvent continuer à être utilisées après avoir été entièrement amorties ou peuvent être mises hors service ou cédées avant d'être entièrement amorties.

4. Gestion des risques financiers

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.

(a) 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, 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 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 5 476 \$ (4 986 \$ en 2021) et d'autres créances et voyages payés d'avance avaient une valeur comptable de 255 \$ (167 \$ en 2021). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2022, 0 % (0 % en 2021) 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. Le risque de défaut est considéré comme étant faible car en vertu de la *Loi sur le pilotage*, le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage et la Loi prévoit un mécanisme pour suspendre le dédouanement en cas de non-paiement des droits de pilotage. L'Administration a effectué une analyse des pertes de crédit prévues sur les débiteurs et cela donne une provision nulle au 31 décembre 2022 (nulle en 2021).

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 2021) relativement à ses placements, qui sont tous faits dans des certificats de placement garanti ou des obligations dont la cote est BBB- ou supérieure.

(b) 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, que les conditions soient normales ou défavorables. 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 7 340 \$ (6 671 \$ en 2021), 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 5 346 \$ (5 434 \$ en 2021) et sont exigibles sur demande.

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne (note 9).

(c) 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 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 détenue durant l'exercice affichait un taux d'intérêt moyen pondéré de 1,69 % (0,47 % en 2021).

Au 31 décembre 2022, 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 42 \$ (70 \$ en 2021) ou une baisse de 42 \$ (70 \$ en 2021) du profit sur la trésorerie et les placements de l'Administration pour l'exercice financier.

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 5 277 \$ ont des taux fixes entre 2,70 % et 2,86 % qui ne peuvent pas être changés entre les dates d'échéance sans pénalité financière.

(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 créditeurs ou de charges à payer libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (néant en 2021).

5. Juste valeur des instruments financiers

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 de l'Administration était de niveau 1 aux 31 décembre 2022 et 2021.

Les valeurs comptables des créances clients, de certaines autres créances et autres créiteurs 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 2022 pour les dettes de durées semblables (niveau 2).

En date du 31 décembre 2022, la juste valeur des emprunts avant les coûts de financement reportés est estimée à 4 420 \$ (5 995 \$ en 2021). La juste valeur des emprunts varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur émission.

6. Placements et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2022		2021	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
	\$	\$	\$	\$
À court terme				
Certificats de placement garanti	563	553	633	631
Obligations du gouvernement du Canada	100	99	—	—
Obligations de sociétés	575	596	534	539
	1 238	1 248	1 167	1 170
À long terme				
Certificats de placement garanti	—	—	551	549
Obligations du gouvernement du Canada	1 125	1 129	—	—
Obligations de sociétés	—	—	637	642
	1 125	1 129	1 188	1 191
Total	2 363	2 377	2 355	2 361

Au 31 décembre 2022, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 0,25 % et 3,73 % et les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements étaient comme suit :

	Terme à courir		
	Au plus 1 an	1 à 2 ans	Total
	\$	\$	\$
Certificats de placement garanti	553	—	553
Obligations du gouvernement du Canada	99	1 129	1 228
Obligations de sociétés	596	—	596
	1 248	1 129	2 377

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Intérêt	17	19

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 0,80 % (0,95 % en 2021). 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 2022.



7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes	Moteurs de bateaux- pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs de bateaux- pilotes	Équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre du droit d'utilisation (note 12)	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1 ^{er} janvier 2021	635	17 142	2 088	39	392	3 460	180	1 322	25 258
Actifs acquis	60	1 734	700	—	350	545	—	1 274	4 663
Au 31 décembre 2021	695	18 876	2 788	39	742	4 005	180	2 596	29 921
Actifs acquis	—	404	—	—	—	430	598	1 241	2 673
Cessions	—	(375)	—	—	—	(362)	—	(401)	(1 138)
Au 31 décembre 2022	695	18 905	2 788	39	742	4 073	778	3 436	31 456
Amortissement cumulé									
Au 1 ^{er} janvier 2021	138	6 916	915	—	121	2 819	132	670	11 711
Amortissement	65	588	289	—	41	262	18	347	1 610
Au 31 décembre 2021	203	7 504	1 204	—	162	3 081	150	1 017	13 321
Amortissement	68	790	390	—	70	296	19	330	1 963
Cessions	—	(375)	—	—	—	(309)	—	(401)	(1 085)
Au 31 décembre 2022	271	7 919	1 594	—	232	3 068	169	946	14 199
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2021	492	11 372	1 584	39	580	924	30	1 579	16 600
Au 31 décembre 2022	424	10 986	1 194	39	510	1 005	609	2 490	17 257



8. Actifs incorporels

	Logiciel
	\$
Coût	
Au 1 ^{er} janvier 2021	814
Actifs acquis	451
Au 31 décembre 2021	1 265
Actifs acquis	421
Au 31 décembre 2022	1 686
Amortissement cumulé	
Au 1 ^{er} janvier 2021	665
Amortissement	13
Au 31 décembre 2021	678
Amortissement	13
Au 31 décembre 2022	691
Valeurs comptables	
Au 31 décembre 2021	587
Au 31 décembre 2022	995

9. 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'avait pas utilisé cette facilité au 31 décembre 2022 (0 \$ en 2021). 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 2022 est de 3 \$ (257 \$ en 2021).

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 2022 est de 167 \$ (338 \$ en 2021).

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'avait pas d'échéance, était payable sur demande et était assortie d'un maximum de six retraits autorisés. Le prêt était consenti au taux d'intérêt annuel préférentiel de la banque à charte prêteuse. Une fois que le nouveau bateau-pilote a été livré en 2021, le prêt d'exploitation a été transformé le 22 décembre 2021 en prêt non garanti à échéance



dégressive assorti d'une durée contractuelle de 120 mois et d'un taux d'intérêt annuel de 2,86 %. Au 31 décembre 2022, le solde impayé était de 5 107 \$ (5 400 \$ en 2021).

Les remboursements estimatifs non-actualisés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2022 sont les suivants :

Exercice	\$
2023	472
2024	310
2025	319
2026	328
2027 et par la suite	3 848
	5 277

10. Prestations de pension

Tous les employés admissibles de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « 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 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.

Le Régime 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^{er} janvier 2013. Dans le cas des participants qui se sont joints au régime avant le 1^{er} janvier 2013, l'âge normal de retraite est maintenu à 60 ans.

À compter du 1^{er} janvier 2022, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,02 à 1 de cotisations d'employés pour les employés embauchés avant le 1^{er} janvier 2013 et de 1,00 à 1 de cotisations d'employés pour les employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,01 à 1 et 1,00 à 1, respectivement, en 2021) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire d'un employé était supérieur à 191 \$ (182 \$ en 2021), la partie du salaire de l'employé supérieure à ce montant était assujettie à un taux de cotisation de 5,91 à 1 de cotisations d'employés (3,59 en 2021).

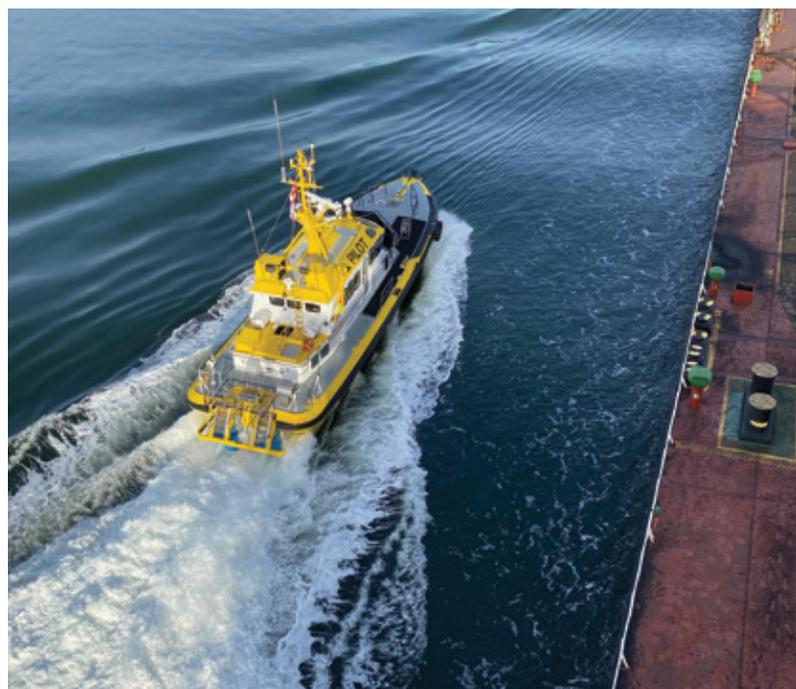
Les cotisations au Régime se répartissent comme suit :

	2022	2021
	\$	\$
Cotisations de l'Administration	1 119	946
Cotisations des employés	834	811

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 1 186 \$ en 2023.

11. 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 d'avantages sociaux). 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 d'avantages sociaux sont financés selon une comptabilisation au décaissement et aucun élément d'actif n'a été séparé et réservé pour le paiement de ces prestations. L'Administration évalue l'obligation au titre des prestations déterminées de ses régimes d'avantages sociaux en date du 31 décembre de chaque exercice.



Voici une description générale des régimes d'avantages sociaux :

Exercice clos le 31 décembre	2022	2021
	\$	\$
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	829	889
Coût du service au cours de l'exercice	21	53
Intérêts débiteurs	20	16
Indemnités versées au cours de l'exercice	(91)	(72)
Gains actuariels	(100)	(57)
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	679	829
Montants comptabilisés dans le résultat net		
Coût du service au cours de l'exercice	21	53
Intérêts débiteurs	20	16
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans le résultat net	41	69
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global		
Gains actuariels dus aux changements des hypothèses financières	(100)	(57)
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(100)	(57)
Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Tranche à court terme	130	174
Tranche à long terme	549	655
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	679	829

L'échéance moyenne pondérée des régimes d'avantages sociaux au 31 décembre 2022 est de 5,3 ans (6,1 ans en 2021).

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		
Au 31 décembre	2022	2021
Taux d'actualisation	2,60 %	2,00 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %
Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation		
Au 31 décembre	2022	2021
Taux d'actualisation	5,00 %	2,60 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %

Une analyse de sensibilité quantitative des principales hypothèses au 31 décembre 2022 a été effectuée :

Hypothèses	Taux d'actualisation		Échelle salariale	
	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %
Niveau de sensibilité				
	\$	\$	\$	\$
Incidence sur l'obligation au titre des prestations déterminées	(34)	38	44	(40)

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 130 \$ dans les régimes d'avantages sociaux durant l'exercice financier de 2023.

12. 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 ^{er} janvier 2021	533	119	652
Ajouts	1 274	—	1 274
Amortissement	(315)	(32)	(347)
Solde au 31 décembre 2021	1 492	87	1 579
Ajouts	1 236	5	1 241
Amortissement	(296)	(34)	(330)
Solde au 31 décembre 2022	2 432	58	2 490

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

Les intérêts sur les obligations au titre des passifs liés aux contrats de location sont de 46 \$ (26 \$ en 2021).

Les charges et les liquidités engagées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 115 \$ (120 \$ en 2021). Les paiements variables au titre des passifs liés aux contrats de location-exploitation non inclus dans la mesure des obligations locatives étaient nuls (nuls en 2021).

Les paiements d'intérêts de 46 \$ (26 \$ en 2021) et les paiements sur le principal de 305 \$ (346 \$ en 2021) sont classifiés dans l'état des flux de trésorerie comme des frais financiers versés 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 :

	2022	2021
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	1 605	677
Ajouts	1 241	1 274
Remboursements sur le principal	(305)	(346)
Total des obligations au titre des contrats de location	2 541	1 605
Portion actuelle	182	302
Portion à long terme	2 359	1 303
Total des obligations au titre des contrats de location	2 541	1 605

Les passifs annuels liés aux contrats de location pour les cinq prochaines années et par la suite sont les suivantes :

	\$
2023	332
2024	360
2025	325
2026	335
2027 et par la suite	2 118
Total des engagements non réduits	3 470

13. Rapprochement des passifs liés aux activités de financement

Les passifs de l'Administration liés aux activités de financement comprennent les emprunts bancaires et les passifs liés aux contrats de location.

	2022	2021
	\$	\$
Passifs liés aux activités de financement, en début d'exercice	7 600	4 264
Sorties de trésorerie liées au remboursement d'emprunt	(718)	(419)
Sorties de trésorerie liées aux contrats de location	(305)	(346)
Emprunts additionnels	–	2 827
Passifs additionnels liés aux contrats de location	1 241	1 274
Passifs liés aux activités de financement, en fin d'exercice	7 818	7 600

14. 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 les 31 décembre 2022 et 2021, l'Administration a respecté ces restrictions.

La *Loi sur le pilotage* accorde à l'Administration le pouvoir 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 émané du ministre des Finances par le biais de l'approbation du plan d'entreprise de l'Administration pour les années 2022 à 2025.

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.

15. 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.

L'Administration a conclu une entente avec Transports Canada à compter du 1^{er} avril 2020 pour la prestation de services et d'expertise en matière de réglementation. Il s'agit d'un dispositif permanent sujet à révision une fois tous les 10 ans. Les frais engagés, de l'ordre de 494 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (729 \$ en 2021) sont inclus dans l'état du résultat global sous la rubrique des services professionnels et spéciaux. Voir la note 16 concernant les engagements en cours qui se rapportent à cet arrangement.

(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	2022	2021
	\$	\$
Rémunération de la haute direction		
Salaires et avantages à court terme des salariés	1 191	1 027
Cotisations au régime	186	112
	1 377	1 139
Rémunération du conseil d'administration		
Honoraires et indemnité quotidienne	209	207

16. Engagements

L'Administration a conclu des accords pour le développement de logiciels, l'hébergement des pilotes ainsi que les services et expertise en matière de réglementation fournis par Transports Canada, pour lesquels elle devait effectuer les versements minimaux suivants au 31 décembre 2022 :

	\$
Moins d'un an	1 125
Entre un an et cinq ans	466
Plus de cinq ans	—
	1 591

