

ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DU PACIFIQUE
RAPPORT
ANNUEL 2023



Administration de pilotage
du Pacifique

Pacific Pilotage
Authority

Canada



13 424
affectations

10,4 % de plus que l'an dernier



99,99 %
des affectations
sans incident



Recettes de
123,3 millions

11,6 % de plus que l'an dernier

TABLE DES MATIÈRES

SIÈGE SOCIAL

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

Tél: 604.666.6771
Télé. répartition: 604.666.6093
Télé. administration: 604.666.1647

Courriel: info@ppa-app.gc.ca www.ppa-app.gc.ca

BUREAUX DE RÉPARTITION

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

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

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

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



LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT PAR INTÉRIM	3
PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE	5
Mandat	5
Principes	5
Énoncé de vision	6
Énoncé de mission	6
Objectifs de l'Administration	7
Valeurs de l'Administration	7
ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS DE L'ANNÉE	8
PRINCIPALES ACTIVITÉS EN 2023	9
Indicateurs clés du rendement	11
Résumé financier quinquennal	12
GOVERNANCE DE L'ADMINISTRATION	13
Comités du conseil	13
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION	14
Ressources humaines	15
Recrutement et formation des pilotes	15
GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS	17
REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE	18
Analyse du trafic	18
Rapport d'incidents	20
Analyse financière de 2023	21
PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2024 ET AU-DELÀ	24
ÉTATS FINANCIERS ANNUELS AUDITÉS	25

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT PAR INTÉRIM

Le 26 mars 2024

L'honorable Pablo Rodriguez
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 (l'« Administration »), c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2023.

L'année a été très chargée pour l'Administration et a été marquée par la poursuite du redressement après la pandémie. Nous avons fourni des services de pilotage maritime sûrs et efficaces dans la région du Pacifique et reconstitué les réserves financières conformément à notre obligation d'autonomie financière. Nous avons également mené à bien d'importants projets et tâches, préparant ainsi l'organisation à la réussite en 2024.

L'Administration a élaboré et publié un nouveau plan stratégique pour 2024-2029. Le plan énonce quatre priorités stratégiques pour les six prochaines années en ce qui concerne la collaboration continue avec Transports Canada et les administrations de pilotage du Canada en vue d'un système de pilotage national; l'exploitation de la technologie pour la prochaine génération de pilotage; l'accent mis sur notre personnel et les efforts menés par l'industrie pour promouvoir les carrières maritimes et la recherche d'efficacité opérationnelles à tous les niveaux.

L'Administration a conclu avec succès les négociations pour trois nouveaux contrats de travail pour nos employés, assurant ainsi la stabilité pendant une période d'inflation importante et dans un contexte d'interruptions de travail à l'échelle nationale. L'Administration a également fait l'objet d'un examen spécial par le Bureau du vérificateur général cette année. Nous attendons avec impatience les résultats définitifs au printemps 2024.

Notre accord de partenariat stratégique avec BC Coast Pilots continue à offrir un cadre de collaboration pour œuvrer ensemble à la prestation d'un service de pilotage sûr et efficace sur la côte Ouest. De plus, nous exploitons conjointement un simulateur de pilotage toutes missions à trois passerelles pour la formation et la recherche. En utilisant le simulateur l'année dernière, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique se sont entraînés aux manœuvres d'accostage en prévision de l'arrivée en 2024 de pétroliers supplémentaires de Trans Mountain faisant escale au terminal Westridge. Les simulations et la formation pour plusieurs grands projets d'exportation et de développement d'infrastructures maintiendront l'installation occupée au cours de l'année à venir.

D'importantes ressources de gestion ont été consacrées au cours de l'année à la planification et à la préparation en vue de la mise en

L'Administration a maintenu un niveau de sécurité et de service exceptionnel en 2023

service de deux grands projets énergétiques sur la côte Ouest en 2024/25 - l'expansion du pipeline Trans Mountain et le nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat. Pour se préparer à fournir des services de pilotage à ces deux installations, d'innombrables heures ont été passées avec les promoteurs et d'autres parties prenantes afin de respecter notre engagement en matière de sécurité et de rentabilité. Cela inclut l'introduction proposée d'un service d'hélicoptère pour transporter les pilotes vers/ depuis les pétroliers chargés à une plus grande distance de la côte, augmentant ainsi la durée des affectations de pilotage pour ces pétroliers dans nos eaux côtières. Nous sommes impatients de jouer un rôle dans le lancement réussi de ces deux projets.

En avril, à la suite de son enquête sur le naufrage du

remorqueur Ingenika en 2021, le Bureau de la sécurité des transports a adressé à l'Administration des recommandations visant à renforcer la surveillance des dispenses de pilotage par celle-ci. L'Administration a réagi en prenant des mesures immédiates pour réviser le processus d'examen des dispenses de pilotage et communiquer les changements aux demandeurs de dispenses. Les exigences en matière de service de mer en vertu du *Règlement général sur le pilotage* demeurent une question en suspens dans le cadre du programme de dispenses, et des discussions sont en cours avec Transports Canada pour trouver une solution.

L'Administration a lancé son nouveau système d'affectation des pilotes, de comptabilité et de gestion, y compris la formation des employés, de la communauté des pilotes, des ports et des agents. L'introduction d'une application mobile permettant aux pilotes d'enregistrer les détails de leurs affectations de pilotage a considérablement amélioré la rapidité et la précision de la saisie de données opérationnelles importantes utilisées pour la planification des ressources et la facturation. La prochaine phase de développement du nouveau système intégrera les leçons tirées de la première phase ainsi que des fonctionnalités supplémentaires pour soutenir les processus de formation et d'examen des pilotes, ainsi que les dispenses de pilotage.

Sur le plan de l'exploitation, l'Administration a maintenu un niveau de sécurité et de service exceptionnel en 2023. Les retards ont été minimes et il n'y a eu que deux incidents mineurs parmi les 13 424 affectations de pilotage effectuées et aucun incident de sécurité dans l'exploitation de nos bateaux-pilotes. Les paquebots de croisière sont revenus en nombre record, ce qui a incité l'Administration à affréter un avion pour transférer les pilotes entre les côtes sud et nord. Cette pratique fructueuse se poursuivra en 2024, offrant une plus grande flexibilité, un meilleur rapport coût-efficacité et renforçant notre capacité à répondre aux besoins de l'industrie.

L'Administration continue de travailler en étroite collaboration avec les pilotes, l'industrie du transport maritime et les collectivités côtières dans lesquelles elle exerce ses activités. À cette fin, et reconnaissant l'importance des points de vue et des objectifs des gouvernements et des communautés des Premières Nations en ce qui concerne le système de pilotage, l'Administration a accueilli deux administrateurs autochtones au sein du conseil d'administration en 2023. Ces relations importantes contribuent à une gouvernance et à une prise de décision saines et renforcent le permis social pour la navigation maritime dans notre région.

L'Administration a continué d'apporter une valeur ajoutée

à la sécurité de la navigation en collaborant avec les autres administrations de pilotage du Canada en vue de la mise en place d'un système national de pilotage. Les liens entre les membres des conseils d'administration et les gestionnaires des administrations de pilotage ont été renforcés grâce à des séances de formation et d'information conjointes. La collaboration avec Transports Canada s'est également accrue, car le ministère assume une plus grande surveillance de la *Loi sur le pilotage*.

L'année s'est terminée par l'annonce que Julie Gascon, notre ancienne première dirigeante, quitterait l'Administration au début de 2024 pour occuper un poste de direction passionnant à l'Administration portuaire de Montréal. Bien que nous soyons désolés de la voir partir, nous sommes fiers de voir une navigatrice assumer ce rôle important à la tête du deuxième plus grand port du Canada, et nous souhaitons à Julie beaucoup de succès dans ses nouvelles entreprises. Dans l'intervalle, notre dirigeant principal des finances, Stuart Mackenzie, a assumé le rôle et nous espérons annoncer bientôt un successeur permanent.

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.

Respectueusement soumis,



Lorraine Cunningham
Présidente du conseil



Stuart Mackenzie
Premier dirigeant par intérim

PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Les navires commerciaux de plus de 350 tonnes de jauge brute et toute embarcation de plaisance de plus de 500 tonnes 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 la côte ouest du Canada. 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'état de l'Alaska au nord à l'état de Washington au 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 ouest, ainsi que les paquebots de croisière qui empruntent les passages intérieurs de la Colombie-Britannique, avec un petit groupe de pilotes maritimes.

Le pilotage maritime repose avant tout sur la sécurité puisqu'il vise à protéger les personnes, les biens et 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*.

Principes

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



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;



la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente;



les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte;



les droits de pilotage de l'Administration sont établis de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Énoncé de 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 reçoive 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.

Énoncé de mission



L'Administration est déterminée à fournir des services de pilotage maritime sûrs, efficaces et rentables. Nous y arriverons 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 de l'Administration



Nos objectifs en 2023 étaient les suivants :

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



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.

Relations positives avec les intervenants

Nous nous efforçons de maintenir des relations positives avec tous les intervenants, y compris 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.

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.

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 les ressources mises à notre disposition de manière efficace et efficiente. Nous adhérons à nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs, et nous nous conformons aux règlements qui nous régissent. 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.

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.

ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS DE L'ANNÉE



Tout le monde à bord

1 377 affectations de pilotage, soit près de 9% de plus qu'en 2022, ont été effectuées à bord d'un nombre record de navires de croisière, dont 332 rien qu'à Vancouver, alors que l'industrie poursuit son redressement suite à la pandémie.

Postes de mouillage et embarquements		23 %
Céréales		13 %
Porte-conteneurs		13 %
Croisières		10 %
Charbon		9 %
Produits forestiers		6 %
Automobiles		6 %
Potasse		3 %
Pétrole		2 %
Soufre		2 %
Autres		13 %



En avant toute

99,9 % des affectations ont été effectuées sans retard pour les navires, ce qui souligne l'importance de l'APP dans la circulation des marchandises au sein des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Mer calme à l'avant

Avec seulement deux incidents mineurs sur un total de 13 424 affectations de pilotage, l'APP a maintenu un bilan de sécurité exemplaire de 99,99 %.



PRINCIPALES ACTIVITÉS EN 2023

Les résultats des principales activités menées en 2023 pour atteindre nos objectifs stratégiques ont été les suivants :

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
Fournir un pilotage maritime sécuritaire, fiable et efficace	Mettre à niveau les bases de données visuelles, des courants de marée et bathymétriques du centre PSTAR en partenariat avec BC Coast Pilots (BCCP) et les conseils du Comité de formation et d'examen des pilotes	Simulateurs utilisés pour la formation des pilotes pour le nouveau terminal Westridge dont Trans Mountain fera usage..
	Mise à niveau du système existant de répartition et de comptabilité, et introduction des cartes-source électroniques	Le nouveau système a été mis en service le 1 ^{er} février 2023. L'utilisation des cartes-source électroniques a grandement réduit l'écart entre la conclusion de l'affectation du pilote et l'envoi de la facture au client.
	Mise en œuvre des opérations d'hélicoptère dans le sud et le nord pour desservir les navires au départ des terminaux de Trans Mountain (TM) et LNG Canada	La demande de propositions a été effectuée et le principal promoteur a été identifié. Les pourparlers sur un plan de mise en œuvre et les conditions du contrat ont débuté. Les modalités d'une entente de services ont été négociées avec TM.
	Examen complet du réseau de transport des pilotes sur toute la côte, incluant les bateaux-pilotes, les taxis et les avions	À la suite d'un rapport indépendant publié par un consultant en transport au début de 2023, une entente portant sur des nolisements aériens plus efficaces a été négociée et mise en œuvre pour transporter les pilotes pendant la saison des croisières.
	Répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports sur la surveillance des dépenses de pilotage par l'APP	Examen et acceptation des recommandations du BST; publication de la réponse officielle sur le site Web de l'APP; début de la mise en œuvre des modifications apportées aux procédures de surveillance; début des discussions avec Transports Canada concernant les défis réglementaires actuels en matière de reconnaissance du service en mer.
Assurer l'autonomie financière	Collaborer étroitement avec le Comité consultatif de pilotage national (CCPN) pour répondre aux préoccupations concernant les réserves financières	L'Administration a dirigé la préparation et la présentation au Comité consultatif de pilotage national de principes communs aux administrations de pilotage pour l'établissement d'un niveau approprié de réserves financières.
Promouvoir la viabilité organisationnelle et environnementale	Mettre sur pied un comité d'équité salariale	Un consultant a été embauché pour aider à élaborer et à mettre en place un plan d'équité salariale.
	Soutenir la santé et la sécurité physiques et psychologiques	Une nouvelle politique sur la prévention du harcèlement et de la violence a été approuvée. Des procédures de prévention du harcèlement et de la violence ont été publiées pour simplifier le processus de plainte à l'intention des employés.
	Promouvoir la lutte contre le racisme, la diversité et l'équité dans les opérations de pilotage et celles des bateaux-pilotes	Six bourses ont été créées et financées par l'Administration au BC Institute of Technology
	Élaborer et mettre en œuvre des procédures pour s'attaquer aux problèmes de cybersécurité et de respect de la vie privée	Une nouvelle politique de respect de la vie privée a été approuvée par le conseil. Une formation continue est donnée au personnel sur l'identification des attaques d'hameçonnage potentielles.

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
Faire preuve de leadership	<p>S'impliquer activement auprès des communautés des Premières Nations sur la côte ouest du Canada</p> <p>Collaborer avec les responsables du programme de pilotage maritime de Transports Canada et les autres premiers dirigeants des administrations de pilotage à propos de la transition de l'application réglementaire au ministère</p>	<p>L'Administration a rencontré la communauté Kitasoo/Xai'xais à Klemtu pour discuter des intérêts mutuels en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement</p> <p>L'Administration a fourni des commentaires à Transports Canada sur la prochaine itération du Règlement sur le pilotage maritime en ce qui a trait aux brevets et certificats de pilotage.</p>
Gérer les risques	Préparer un manuel de procédures opérationnelles et de sécurité pour tous les ports qui ne relèvent pas d'une administration portuaire, et publier l'information sur le site Web de l'Administration	Des visites de plusieurs ports isolés ont été effectuées en 2023 pour recueillir des données.
Mettre l'accent sur l'avenir	<p>Collaborer étroitement avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • BCCP dans le cadre d'un partenariat stratégique • le Comité consultatif de pilotage national pour régler les problèmes d'efficacité • les communautés autochtones et le public, et pour communiquer l'importance que l'Administration attache à la protection de l'environnement marin 	Recrutement de deux membres autochtones au sein du conseil d'administration de l'Administration, qui contribueront à orienter les efforts de l'Administration pour nouer des relations avec les communautés autochtones.

L'Administration a conclu avec succès les négociations pour trois nouveaux contrats de travail pour nos employés, assurant ainsi la stabilité pendant une période d'inflation importante et dans un contexte d'interruptions de travail à l'échelle nationale.



Indicateurs de rendement clés

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 2023

Sécurité

	Objectif	Données réelles	Année précédente
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	2 (99,9 %)	8 (99,9 %)
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	0 (100 %)	0 (100 %)
3. Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0	0

Fiabilité

4. Nombre de retards causés par les pilotes (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	4 (99,9 %)	4 (99,9 %)
5. Nombre de retards causés par des erreurs de répartition (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	3 (99,9 %)	0 (99,9 %)
6. Nombre de retards causés par les bateaux-pilotes (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)	2 (99,9 %)
7. Total des retards (pourcentage sans retard)	3 (99,9 %)	8 (99,9 %)	6 (99,9 %)

Rendement : Général

8. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	5 jours	5 jours (6 plaintes)	2 jours (6 plaintes)
9. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	5 jours	5 jours (8 différends)	2 jours (16 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 %	2,4 %	2,5 %
12. Affectations annuelles par pilote			
a) Côte	95 ¹	100	115
b) Fleuve Fraser	99	128	125
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 %	9 %	8 %

Finances

15. Revenu/coût moyen par affectation			
a) Produits	9 072 \$	9 188 \$	8 191 \$
b) Coût	8 927 \$	8 759 \$	8 119 \$
c) Bénéfice	145 \$	429 \$	72 \$
16. Maintien d'un fonds d'investissement adéquat	13 M \$	16 M \$	9 M \$
17. Comptes débiteurs - pourcentage des factures de moins de 30 jours	95 %	94 %	85 %
18. Ratio de fonds de roulement – actifs à court terme/passifs à court terme	1,0 ²	1,28	1,09

1: L'objectif portant sur les affectations côtières par pilote en 2023 a été modifié par rapport à l'objectif indiqué dans le Plan d'entreprise pour 2023-2027 afin de tenir compte des affectations qui requièrent un deuxième pilote.

2: L'objectif portant sur le ratio de fonds de roulement indiqué dans le Plan d'entreprise a été modifié pour refléter le ratio souhaité de 1,0 plutôt que le ratio prévu pour 2023 de 0,89.

Résumé financier quinquennal

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2019 à 2023.

Résultats financiers (en milliers de dollars)	2019	2020	2021	2022	2023
Produits	96 856	83 241	84 561	105 632	123 342
Charges	93 972	83 432	86 499	104 702	117 587
Bénéfice (perte)	2 884	(191)	(1 938)	930	5 755
Situation financière (en milliers de dollars)					
Actifs à court terme	16 500	14 817	13 988	14 664	20 279
Passifs à court terme	12 874	13 747	13 291	13 470	15 849
Fonds de roulement net	3 626	1 070	697	1 194	4 430
Immobilisations corporelles	12 329	13 547	16 600	17 257	18 319
Emprunts (à long terme)	1 013	601	5 285	4 805	4 498
Nombre d'affectations					
Côte	12 233	11 787	11 101	11 897	12 335
Fleuve	1 158	949	988	999	1 089
Nombre moyen de pilotes					
Côte	123	123	112	121	126
Fleuve	9	9	9	9	9
Revenus par affectation					
Côte	5 665 \$	5 249 \$	5 451 \$	6 072 \$	6 832 \$
Fleuve	3 585 \$	3 808 \$	3 845 \$	3 536 \$	3 936 \$



GOVERNANCE 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 son autonomie 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 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 de la gouvernance de l'Administration à la page suivante montre la structure hiérarchique.

COMITÉS DU CONSEIL

1. Comité des finances et d'audit – Le président du comité et au moins trois autres 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.

2. 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 encourage également des candidats qui remplissent les critères de sélection selon le mérite à postuler au conseil. Il est composé de membres du conseil d'administration et est présidé par le vice-président du conseil. Le secrétaire général siège au comité à titre de membre non votant.

3. 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 (Programme de gestion du rendement, PGR) 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 PGR annuel, et de superviser la mise en place de normes de sécurité et le fonctionnement sécuritaire du bureau de l'Administration à Vancouver. Le Comité des ressources humaines est composé de trois membres du conseil. Le premier dirigeant et la dirigeante principale des ressources humaines siègent au Comité des ressources humaines à titre de membres non votants.

4. 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 des représentants des deux groupes de pilotes. Un comité d'examineurs est mis sur pied dans le but de mener les examens annuels des pilotes.

5. Comité des communications et de l'engagement – Il s'agit d'un nouveau comité qui devrait se réunir quatre fois l'an et qui a pour mission de renforcer la communication de l'Administration avec les publics internes et externes, et d'établir des relations avec les communautés autochtones et côtières. Il est présidé par un membre du conseil d'administration et comprend un deuxième membre du conseil d'administration et des membres de l'équipe de direction.

6. 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, y compris les risques liés aux projets et aux systèmes informatiques et les risques liés à la cybersécurité, découlant de la mise en œuvre et de l'utilisation des technologies de l'information. Il est présidé par un administrateur et comprend un deuxième membre du conseil d'administration, ainsi que des membres de la direction de l'Administration.

Un comité chargé de recruter un nouveau premier dirigeant a aussi été convoqué pendant l'année. Il a été dissout en février 2024.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

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

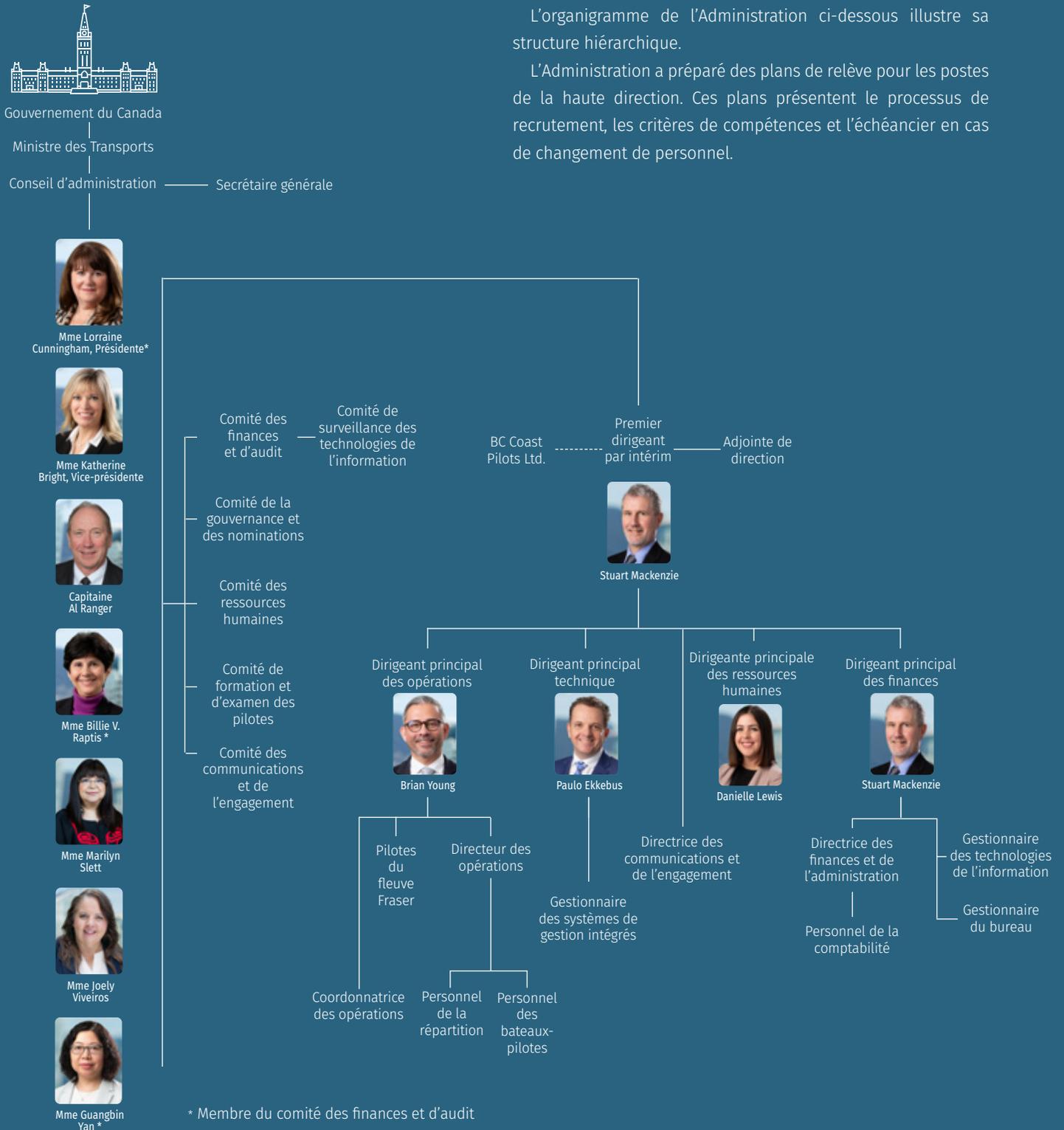
L'Administration est composée de 13 cadres, 11 pilotes salariés, 14 répartiteurs à temps plein et huit occasionnels, quatre employés administratifs à temps plein et cinq occasionnels ou à

temps partiel, et 27 employés responsables des bateaux-pilotes à temps plein et 32 occasionnels.

De plus, 126 pilotes maritimes ont fourni des services de pilotage côtier à l'Administration en 2023 par le biais de 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.



Ressources humaines

L'Administration a une équipe de direction hautement compétente et expérimentée qui est soutenue par du personnel dévoué, aux opérations et à l'administration. L'Administration cultive un environnement de travail inclusif et positif en maintenant une communication ouverte avec les dirigeants syndicaux, en organisant régulièrement des visites sur place et des séances de discussion ouverte, et en sollicitant continuellement la rétroaction des employés au moyen de sondages et de tables rondes.

La sécurité psychologique des employés est primordiale. Nous diffusons régulièrement de l'information sur notre programme d'aide aux employés et à leur famille, et encourageons le personnel à s'en prévaloir. Un séminaire sur la conciliation travail-vie privée a été tenu à l'intention de l'équipe de direction, ce qui a permis aux participants d'apprendre des stratégies pour améliorer leur bien-être psychologique et mieux concilier le travail et la vie privée. Un sondage sur le stress et le bien-être au travail a été mené à l'échelle de l'organisation, et les résultats ont été présentés lors de la séance de discussion ouverte, avec un plan d'action montrant quelles mesures nous prendrions pour mieux soutenir la santé et le bien-être des employés.

L'Administration est déterminée à éliminer les obstacles à la participation des groupes historiquement sous-représentés, et à faire en sorte que les pratiques de recrutement et de promotion encouragent une main-d'œuvre diversifiée à tous les niveaux de l'organisation. La bourse Capitaine Kevin Obermeyer a été créée en juin 2023. D'un total de 15 000 \$ par année, cette bourse est versée à des étudiants méritants du programme de sciences nautiques du British Columbia Institute of Technology (BCIT) et du programme de matelot de quart à la passerelle. Elle comporte aussi un pilier de mentorat pour lequel l'Administration se rendra disponible afin de soutenir les bénéficiaires tout au long de leur carrière maritime, en mettant l'accent sur la promotion d'une carrière en pilotage.

L'Administration a aussi fourni une formation sur mesure sur le leadership inclusif à son équipe de direction et à celle de BC Coast Pilots en reconnaissance de notre responsabilité partagée pour bâtir une culture inclusive et responsable. La formation, qui utilisait une optique intersectionnelle et axée sur les droits de la personne, a donné un aperçu de ce à quoi ressemble le leadership inclusif, et des avantages d'être un leader inclusif pour les personnes, les équipes et les organisations.

L'Administration a renouvelé avec succès cette année ses trois conventions collectives avec l'International Longshore

and Warehouse Union et la Guilde de la marine marchande du Canada :

- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les pilotes salariés (11 employés) expire le 31 janvier 2027;
- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens (59 employés) expire le 31 mars 2028;
- 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 2027.

Au cours de l'année, l'Administration a également commencé à élaborer un plan d'équité salariale, tel que l'exige la nouvelle *Loi sur l'équité salariale*.

Recrutement et formation des pilotes

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 par Transports Canada;
- 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 2023, 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 deux épreuves écrites et une épreuve orale portant sur la connaissance générale des navires et la connaissance des côtes de la région.

La bourse Capitaine Kevin Obermeyer a été créée en juin 2023

La durée minimale de l'apprentissage des pilotes côtiers et du fleuve Fraser 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 évalue 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 BC Coast Pilots et les pilotes du fleuve Fraser 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. Huit apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux ont été embauchés en 2023.

L'Administration prévoit chaque année des fonds pour la formation des pilotes brevetés. Ceux-ci reçoivent une formation de familiarisation et de perfectionnement des compétences.

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

- Huit apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux 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 de remise à niveau sur remorqueur attaché pour 25 pilotes côtiers et sept pilotes fluviaux;
- Formation sur la manutention des navires de taille Panamax à l'aide de maquettes de navires pour huit pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux;
- Formation avancée sur la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires pour 11 pilotes côtiers;
- Formation de remise à niveau sur les systèmes de propulsion Azimuth pour 35 pilotes côtiers.

Examens et liste d'admissibilité des pilotes

En 2023, huit pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux ont reçu leur brevet de classe II et 11 pilotes côtiers ainsi que deux pilotes fluviaux ont obtenu leur brevet de classe I. Les nouveaux pilotes reçoivent un brevet de classe II à l'issue du déroulement réussi de leur apprentissage. Le brevet de classe II est converti en brevet de classe I à l'issue du déroulement réussi de la première année de pilotage.

En date du 31 décembre 2023, il y avait cinq candidats sur la liste d'admissibilité des pilotes côtiers et deux sur la liste d'admissibilité des pilotes fluviaux.

L'Administration a mené deux séances d'examen pour le pilotage en 2023. Sur les 20 candidats côtiers et trois candidats fluviaux qui se sont présentés, sept ont réussi l'examen côtier et deux ont réussi l'examen fluvial.

En date du 31 décembre 2023, il y avait cinq candidats sur la liste d'admissibilité des pilotes côtiers et deux sur la liste d'admissibilité des pilotes fluviaux.

GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Un programme de gestion des risques organisationnels (« GRO ») 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. Un cadre exhaustif de gestion des risques a été développé et tous les risques sont évalués, classés et surveillés régulièrement.

Les risques sont désignés comme opérationnels ou stratégiques. 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 identifiés dans le registre des risques de l'Administration à l'heure actuelle :

- Impossibilité de trouver et de former assez d'aspirants pilotes qualifiés
- Des navires ayant reçu des dispenses de pilotage de façon erronée ou des navires opérant sans dispense de pilotage valide sont impliqués dans un incident
- Incapacité à remplir les obligations et les dépenses générales auxquelles l'Administration s'est engagée en raison d'une baisse des volumes d'affectations
- La confidentialité, l'intégrité ou la disponibilité de l'information est compromise
- Des membres clés de l'équipe de direction quittent l'organisation sans qu'un plan de succession solide et un plan de rétention des connaissances n'aient été mis en place
- Réaction inadéquate à une catastrophe ou une urgence majeure

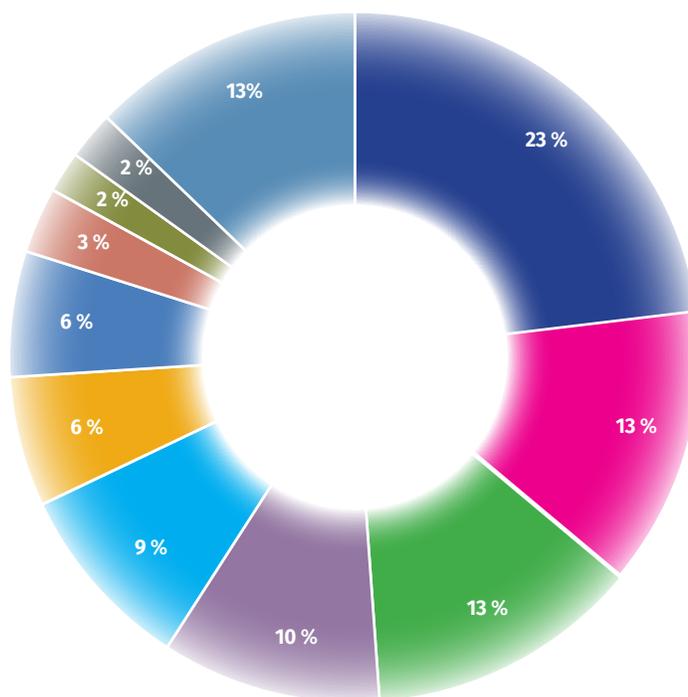
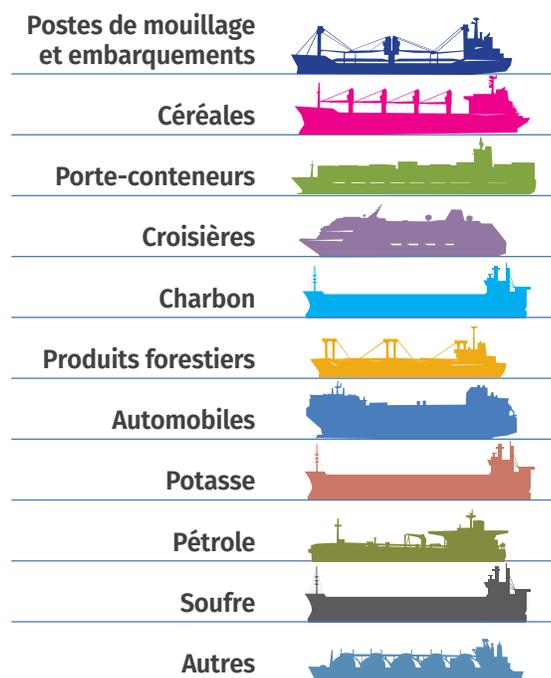


REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE

Analyse du trafic

Le graphique et le tableau ci-dessous mettent en évidence les affectations de pilotage par secteur de produits. Les secteurs des céréales et des porte-conteneurs sont les plus importants et ont chacun compté pour 13 % de nos affectations en 2023. La catégorie Postes de mouillage et embarquements représente les mouvements de navires entre les postes de mouillage.

SECTEURS GÉNÉRATEURS D'ACTIVITÉ PAR AFFECTATION EN 2023



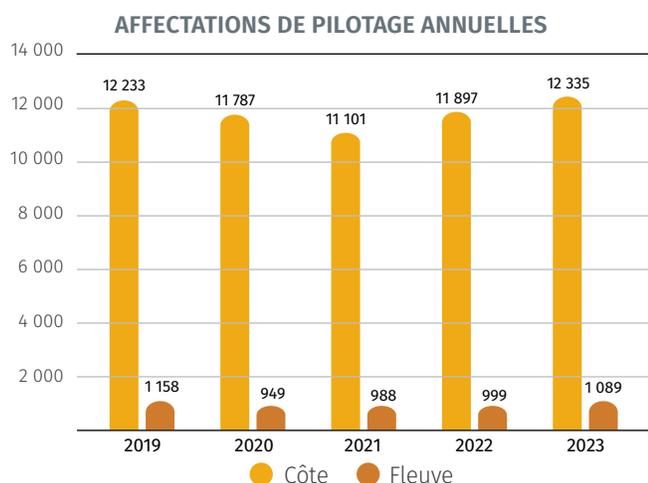
AFFECTATIONS ANNUELLES¹ PAR SECTEUR DE PRODUITS

	2019		2020		2021		2022		2023	
Postes de mouillage et embarquements	2 898	22 %	3 133	25 %	3 030	25 %	3 037	24 %	3 029	23 %
Céréales	1 891	14 %	2 277	18 %	1 787	15 %	1 291	10 %	1 750	13 %
Porte-conteneurs	2 325	17 %	2 219	17 %	2 143	18 %	1 984	15 %	1 741	13 %
Croisières ²	1 114	8 %	-	0 %	-	0 %	1 267	10 %	1 377	10 %
Charbon	1 141	9 %	1 055	8 %	1 074	9 %	1 160	9 %	1 246	9 %
Produits forestiers	1 013	8 %	932	7 %	903	7 %	943	7 %	865	6 %
Automobiles	744	6 %	563	4 %	585	5 %	622	5 %	747	6 %
Potasse	326	2 %	347	3 %	312	3 %	375	3 %	405	3 %
Pétrole	273	2 %	241	2 %	283	2 %	301	2 %	299	2 %
Soufre	218	2 %	244	2 %	205	2 %	220	2 %	235	2 %
Autres	1 448	10 %	1 725	14 %	1 767	14 %	1 696	13 %	1 730	13 %
GRAND TOTAL	13 391	100 %	12 736	100 %	12 089	100 %	12 896	100 %	13 424	100 %

¹ Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

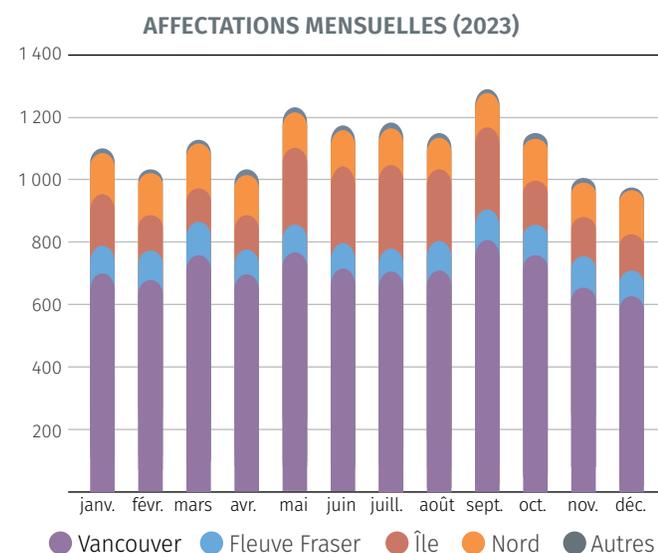
² La saison des paquebots de croisières a été annulée en 2020 et 2021 en raison de la pandémie mondiale

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 2023, BCCP, une entreprise privée comptant 126 pilotes indépendants qui travaillent à forfait pour l'Administration, a effectué 12 335 affectations côtières (compte non tenu des affectations qui requièrent un deuxième pilote). Les 1 089 affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par neuf employés pilotes (équivalents temps plein).

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).



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 8 577 affectations en 2023 (8 096 en 2022). Ce sont environ 51 postes d'accostage et 34 postes de mouillage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. En 2023, il y a eu dans la zone APVF 481 affectations de plus que l'année précédente, ce qui est principalement attribuable à la hausse des expéditions de céréales en 2023 résultant d'une récolte favorable en 2022.

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 2 105 en 2022, a augmenté légèrement à 2 160 en 2023. 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 2023 est passé à 1 089 affectations (999 en 2022). 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 Fraser, et à partir de celle-ci. Une fois sur le fleuve Fraser, un pilote fluvial est responsable du pilotage en provenance et à destination des postes d'accostage. Ce secteur comprend 10 postes d'accostage actifs.

La zone du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a représenté 11 % (11 % en 2022) 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 2023, il y a eu cinq affectations de plus que l'année d'avant.

Rapports d'incidents

Conformément à la réglementation, les pilotes titulaires d'un brevet déclarent tous les accidents à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports.

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.

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

Année	Classe A	Classe B	Classe C	Nombre total d'incidents	Nombre total d'affectations	Affectations sans incidents
2019	-	2	4	6	13 391	99,96 %
2020	-	-	13	13	12 736	99,90 %
2021	-	-	7	7	12 089	99,94 %
2022	-	-	8	8	12 896	99,94 %
2023	-	-	2	2	13 424	99,99 %

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

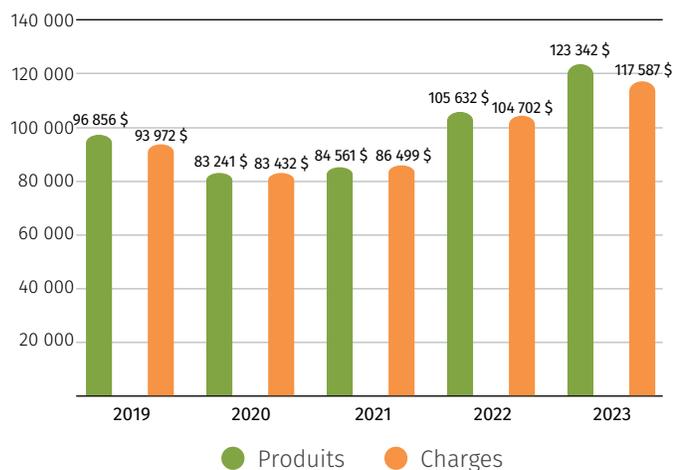
Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous :

- 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)

Analyse financière de 2023

En 2023, l'Administration a enregistré des revenus de 123,3 millions de dollars et un bénéfice de 5,7 millions de dollars.

PRODUITS ET CHARGES PAR ANNÉE (EN MILLIERS DE DOLLARS)



Le 1^{er} janvier 2023, l'Administration a majoré ses droits de service de 10 % en moyenne (4,8 % en 2022). Cette augmentation historiquement supérieure à la moyenne reflétait le taux d'inflation exceptionnellement élevé en vigueur à l'époque, auquel la plupart de nos coûts étaient liés par des contrats et des conventions collectives. Toutefois, en avril 2023, nous avons pu réduire le supplément provisoire de 400 à 250 dollars par affectation, alors que nous commençons à nous remettre des répercussions financières de la pandémie. Les augmentations des droits ont été planifiées en consultant l'industrie que nous desservons et avec son soutien.

Le tableau suivant présente une comparaison détaillée des principales catégories de produits et de charges pour les états des résultats d'exploitation non vérifiés de l'Administration pour 2023 et 2022.

	2023 Données réelles	2022 Données réelles	Variation	2023 Budget	Écart
	en milliers de dollars	en milliers de dollars	%	en milliers de dollars	%
Produits de pilotage côtier	84 278	72 234	17 %	70 879	19 %
Charges du pilotage côtier contractuel	(74 536)	(66 282)	12 %	(63 785)	-17 %
Marge du pilotage côtier	9 742	5 952		7 094	
Produits des bateaux-pilotes	15 111	13 595	11 %	12 921	17 %
Charges des bateaux-pilotes	(14 154)	(13 171)	7 %	(12 901)	-10 %
Marge des bateaux-pilotes	957	424		20	
Produits des déplacements	11 293	9 633	17 %	9 507	19 %
Charges de transport des pilotes ¹	(10 362)	(8 699)	22 %	(7 589)	-37 %
Marge des déplacements	931	934		1 918	
Produits du pilotage fluvial	4 286	3 532	21 %	3 336	28 %
Salaires et avantages sociaux-pilotes fluviaux	(4 283)	(3 439)	25 %	(3 756)	-14 %
Marge du pilotage fluvial	3	93		(420)	
Marge totale	11 633	7 403		8 612	
Autres produits et charges					
Produits du supplément temporaire	6 912	6 349	9 %	7 112	-3 %
Autres produits	1 463	290	504 %	2 417	-39 %
Charges de formation des pilotes	(2 260)	(2 711)	-17 %	(3 396)	33 %
Salaires et avantages sociaux du personnel administratif	(6 199)	(5 568)	11 %	(5 976)	-4 %
Autres charges	(3 733)	(2 856)	31 %	(3 391)	-10 %
Dépréciation	(2 060)	(1 976)	4 %	(4 482)	54 %
BÉNÉFICE TOTAL	5 755 \$	930 \$		896 \$	

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

Les principaux changements aux données réelles de l'année en cours par rapport à l'année précédente et au plan de l'année en cours sont expliqués ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier ont augmenté de 17 % par rapport à l'année précédente en raison d'une forte récolte de céréales en 2022 qui s'est traduite par une hausse des expéditions de céréales au cours du premier semestre de 2023. Les produits ont également été supérieurs de 19 % aux prévisions car le ralentissement économique prévu en raison de la hausse des taux d'intérêt n'a pas été aussi grave que prévu. Les augmentations (diminutions) des volumes d'affectations par rapport à l'année d'avant ont été comme suit :

- Céréales – 36 %
- Porte-conteneurs – (12) %
- Paquebots de croisière – 9 %
- Charbon – 7 %
- Produits forestiers – (8) %
- Automobiles – 20 %

Les changements dans les produits du pilotage côtier par rapport à l'année d'avant se sont largement reflétés dans les charges 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 2023 ont représenté 12 % des produits, en hausse de 8 % par rapport à la même période l'année d'avant. La hausse des marges tient largement à une anomalie survenue en 2022, alors que les nouveaux taux contractuels payables aux pilotes côtiers sont entrés en vigueur en janvier, sans hausse compensatoire de nos droits de service et cela, jusqu'en juin. En 2023, les augmentations des droits de service et des taux contractuels de pilotage côtier sont entrées en vigueur en même temps au début de l'année. Les marges des services de pilotage côtier sont aussi légèrement supérieures au plan en raison d'une augmentation annuelle moins importante que prévu des taux contractuels de pilotage côtier, qui sont liés aux variations de l'indice des prix à la consommation pour Vancouver.

2. Les produits des bateaux-pilotes ont été supérieurs de 11 % à ceux de l'année précédente pour 2023, en raison de l'augmentation des droits de service et de la croissance globale des affectations. De même, les charges liées aux bateaux-pilotes ont augmenté de 7 % par rapport à l'année précédente, principalement pour les réparations et les bateaux-pilotes exploités par des tierces parties, transportant les pilotes vers un plus grand nombre de navires de croisière au large de l'île Pine. Les marges dans ce secteur étaient de 6 % pour 2023, contre 3 % l'année précédente.

3. Les produits des déplacements ont augmenté de 17 % par rapport à l'exercice précédent, toujours en raison de l'augmentation des affectations et des droits de service. Les charges de déplacement ont été supérieures de 22 % à ceux de l'exercice précédent et de 37 % aux prévisions en raison de l'augmentation des affectations, d'un nouveau service d'affrètement aérien pour transporter les pilotes à destination et en provenance de Port Hardy à l'appui des navires de croisière, et d'une renégociation des dépenses d'affectation payables aux pilotes fluviaux pour leurs frais de

déplacement. L'augmentation des charges ayant été supérieure à celle des produits, les marges ont été ramenées à 8 % pour 2023.

4. Les produits du pilotage fluvial ont augmenté de 21 % par rapport à l'année précédente, grâce à une combinaison égale de croissance des volumes et des taux. Les marges dans ce secteur ont atteint le seuil de rentabilité pour la période, ce qui représente une amélioration par rapport au déficit de l'année précédente. L'augmentation des effectifs a permis de réduire le nombre d'heures supplémentaires nécessaires pour remplacer les pilotes en congé de maladie l'année précédente.

5. L'augmentation de 9 % des produits du supplément par rapport à l'année précédente est principalement due à l'augmentation des affectations. L'écart négatif par rapport au plan s'explique par le fait que nous n'avions pas prévu de réduire le supplément temporaire en 2023, toutefois nous avons été en mesure de le faire en avril.

6. Les coûts de formation des pilotes côtiers et des apprentis ont été inférieurs de 0,4 million de dollars à ceux de l'année précédente, soit 17 %, car nous avons rattrapé le retard accumulé après la pandémie et sommes revenus à des niveaux de formation historiquement normaux.

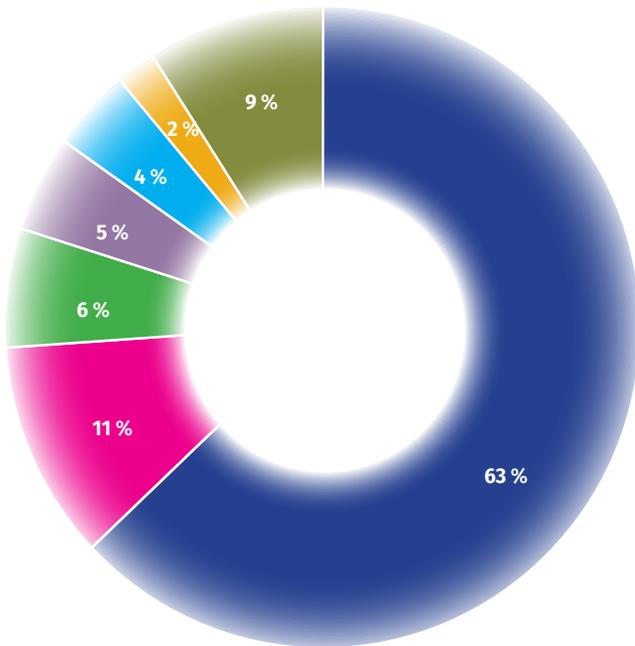
7. Les autres produits en 2023 comprennent notre première année complète d'exploitation du simulateur, que nous exploitons à titre de partenaire à 50 % dans une coentreprise avec BCCP. Notre part des revenus générés par le simulateur en 2023 était de 0,6 million de dollars. Les augmentations supplémentaires des autres revenus résultent principalement de revenus d'intérêts plus élevés dû à la hausse des taux d'intérêt et à l'augmentation des soldes de trésorerie. Pour une explication de l'écart par rapport au plan en ce qui concerne les autres revenus, voir la note 9 ci-dessous.

8. En 2023, nos frais généraux se sont élevés à 12,0 millions de dollars pour les salaires et les avantages sociaux du personnel administratif, l'amortissement et les autres dépenses, soit une augmentation de 1,6 million de dollars par rapport à l'année d'avant. Les hausses ont été occasionnées par du personnel supplémentaire temporaire pendant les périodes d'achalandage dues à la hausse des affectations, les augmentations annuelles des salaires, un nouveau poste de gestionnaire et notre part des frais d'exploitation du simulateur.

9. Dans notre planification des résultats, nous avons supposé que nous aurions en 2023 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 2023.

Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2023 sous la forme de pourcentage des dépenses totales.

CATÉGORIES DE DÉPENSES RÉELLES EN 2023



- Honoraires des pilotes (contractuels)
- Déplacements des pilotes (contractuels)
- Salaires et avantages sociaux des bateaux-pilotes (conventions collectives)
- Salaires et avantages sociaux du personnel
- Salaires et avantages sociaux des employés pilotes (convention collective)
- Dépenses liées aux apprentis-pilotes et à leur formation
- Autres dépenses

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 2023, l'Administration a estimé que le niveau requis de réserves de liquidités et de placements serait de 19 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 19 millions de dollars dépassait le solde de liquidités et de placements de 16 millions de dollars de l'Administration à la fin de 2023, nous prévoyons d'augmenter le solde de liquidités et les réserves pour les placements au cours des prochaines années pour atteindre le niveau estimatif requis.



PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2024 ET AU-DELÀ

L'année 2023 étant la dernière année du précédent plan quinquennal de l'Administration, nous nous sommes récemment engagés dans un processus visant à établir un nouvel ensemble d'objectifs stratégiques pour la période de 2024 à 2029. Après plusieurs mois de discussion et de consultation avec les parties prenantes internes et externes, la direction générale de l'Administration a élaboré une nouvelle série d'objectifs stratégiques, qui ont été approuvés par le conseil d'administration, comme suit :

- Collaborer avec Transports Canada, les autres administrations de pilotage et les partenaires clés pour élaborer un système de pilotage national qui est aligné sur les objectifs de Transports Canada établis dans la *Loi sur le pilotage* ou un programme de pilotage pancanadien, tout en respectant les modèles et l'expertise régionaux.
- Établir une vision d'avenir pour le pilotage de prochaine génération qui tire parti des technologies pour l'administration de pilotage et la communauté de pilotage en tenant compte de l'apport des partenaires clés.
- Définir, mettre en œuvre et adopter un nouveau modèle pour le capital humain – la main-d'œuvre de l'avenir – pour l'Administration et le pilotage sur la côte ouest du Canada.
- S'engager à améliorer et à bonifier continuellement les services que l'Administration fournit à ses clients tout en restant financièrement responsable.

Sur le plan des opérations, l'Administration a prévu une baisse de 2 % des affectations en 2024 par rapport à 2023, en raison d'une économie mondiale affaiblie par les récentes hausses successives des taux d'intérêt et d'une récolte de céréales moins bonne en 2023, qui aura une incidence sur les expéditions de céréales au cours du premier semestre de 2024. Pour déterminer les augmentations proposées à ses droits de service pour l'année 2024, l'Administration a basé ses prévisions en termes de revenus et dépenses pour 2024 sur 12 969 affectations côtières et 1 036 sur le fleuve Fraser, ce qui a donné un déficit prévu de 2,4 millions de dollars pour 2024.

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. L'Administration, aux côtés de BC Coast Pilots et des pilotes du fleuve Fraser, est un partenaire actif lorsque de nouveaux terminaux ou quais sont proposés et construits dans le cadre de grands projets de ressources naturelles et d'infrastructure sur la côte. Notre expertise en matière de conception, d'emplacement, d'accès à la navigation et de sécurité est régulièrement sollicitée à différents stades de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets. Voici quelques-uns des principaux projets que nous suivons et auxquels nous participons actuellement :

- Les installations de carburant d'aviation de l'aéroport de Vancouver sur le fleuve Fraser devraient être entièrement

opérationnelles durant le premier trimestre de 2024;

- 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 un nouveau terminal géant (LNG Canada) en construction à Kitimat (devrait être opérationnel en 2025); le projet Ksi Lisims LNG au nord de Prince Rupert, en Colombie-Britannique près du village Nisga'a de Gingolx (mise en service prévue en 2028); et un projet de terminal (Woodfibre LNG) plus petit à Squamish;
- Projet de développement de l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley, un terminal à grande échelle pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et les liquides en vrac, avec une infrastructure maritime sur l'île Ridley, en Colombie-Britannique;
- Nouveau terminal à Roberts Bank, à Delta, qui doublerait les volumes de conteneurs. Le dernier processus d'évaluation environnementale a été mené à bien en 2023;
- Réaménagement du terminal Fraser Surrey pour en faire une installation de transbordement d'huile de canola d'une capacité d'environ un million de tonnes par an.

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 au Moyen-Orient 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;
- Incidences environnementales du changement climatique et les effets connexes sur le commerce mondial (par exemple, la sécheresse affectant l'accès des navires au canal de Panama).

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 du règlement 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 présentation 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 externe. 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.



S. Mackenzie
Premier dirigeant par intérim et
Dirigeant principal des finances



T. Lei
Directrice des
des finances et de
l'administration

Vancouver, Canada
Le 26 mars 2024

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



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 2023, 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 les informations significatives sur les 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 2023, 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, le règlement administratif 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 26 mars 2024

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Actifs	\$	\$
À court terme		
Trésorerie	13 009	6 944
Créances clients	4 991	5 476
Placements (note 6)	1 224	1 248
Frais payés d'avance et autres créances	1 055	996
	20 279	14 664
À long terme		
Placements (note 6)	1 918	1 129
Autres créances	152	149
Immobilisations corporelles (note 7)	18 319	17 257
Actifs incorporels (note 8)	998	995
	21 387	19 530
	41 666	34 194
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	15 192	12 686
Emprunts (note 10)	307	472
Autres avantages du personnel	130	130
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	220	182
	15 849	13 470
À long terme		
Emprunts (note 10)	4 498	4 805
Autres avantages du personnel	426	549
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	2 139	2 359
	7 063	7 713
	22 912	21 183
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	18 754	13 011
	41 666	34 194

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 26 mars 2024.



Membre



Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

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

	2023	2022
Produits	\$	\$
Droits de pilotage	121 880	105 342
Droits liés au simulateur et revenus de placements et autres	1 462	290
	123 342	105 632
Charges		
Honoraires des pilotes contractuels	74 536	66 282
Salaires et avantages du personnel	17 410	15 601
Transport des pilotes	13 022	10 709
Carburant	2 697	2 919
Formation des pilotes	2 271	2 711
Services professionnels et spéciaux	2 113	1 462
Amortissement et dépréciation	2 060	1 976
Réparations et entretien	1 543	1 357
Services informatiques	576	435
Services publics, équipements, fournitures et autres	450	411
Frais financiers	312	236
Déplacements	217	183
Assurances	184	167
Locations	196	253
	117 587	104 702
Bénéfice pour l'exercice	5 755	930
Autres éléments du résultat (de la perte) global(e)		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat		
Gain (perte) actuariel(le) pour les autres avantages du personnel	(12)	100
	(12)	100
Résultat global pour l'exercice	5 743	1 030

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)	2023	2022
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	13 011	11 981
Bénéfice pour l'exercice	5 755	930
Autres éléments du (de la) résultat (perte) global(e)	(12)	100
Résultat global total	5 743	1 030
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	18 754	13 011

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2023	2022
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	122 365	104 852
Sorties de trésorerie – salariés	(16 922)	(15 739)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(95 751)	(85 932)
Frais financiers payés	(312)	(236)
Autres produits reçus	1 493	316
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	10 873	3 261
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(2 051)	(1 692)
Produits de la vente de placements	1 256	1 650
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 008)	(1 379)
Acquisition d'actifs incorporels	(351)	(467)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(4 154)	(1 888)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Principaux remboursements d'emprunts	(472)	(718)
Principaux paiements de contrats de location	(182)	(305)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(654)	(1 023)
Augmentation nette de la trésorerie	6 065	350
Trésorerie en début d'exercice	6 944	6 594
Trésorerie en fin d'exercice	13 009	6 944

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2023

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 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 l'instruction (C.P 2015-1114), 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, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction 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 2023.

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables

2.1 Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Un résumé des informations significatives sur les méthodes comptables utilisées dans la préparation des états financiers est fourni ci-dessous ainsi que dans les pages qui suivent.

2.2 Exploitation conjointe

L'Administration a classé sa participation dans un accord conjoint comme une exploitation conjointe lorsque l'Administration a à la fois des droits sur les actifs et des obligations au titre des passifs de l'accord conjoint. Dans son évaluation de la classification de sa participation dans l'accord conjoint, l'Administration a pris en compte la structure, la forme juridique et les conditions contractuelles.

L'Administration comptabilise sa participation dans l'exploitation conjointe en comptabilisant sa part des actifs, des passifs, des produits et des charges conformément aux droits et obligations qui lui ont été conférés par voie contractuelle.

2.3 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 2023 (nul en 2022).

2.4 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 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.

2.5 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, et par la suite comptabilisées au coût moins la dépréciation cumulée et les pertes de valeur. 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 la fin de chaque période de présentation de l'information financière 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 la fin de chaque période de présentation de l'information financière, 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.

2.6 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.

2.7 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.

2.8 Avantages du personnel

i. Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime 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.

2.9 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 2.7 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 2.5 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 dépréciées ou peuvent être mises hors service ou cédées avant d'être entièrement dépréciées.

4. Gestion des risques financiers

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 financier 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 4 991 \$ (5 476 \$ en 2022) et d'autres créances avaient une valeur comptable de 276 \$ (255 \$ en 2022). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2023, aucune des créances (nulle en 2022) 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 2023 (nulle en 2022).

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 2022) 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 ces 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 créditeurs, 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 9 223 \$ (7 340 \$ en 2022), 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 5 969 \$ (5 346 \$ en 2022) et sont exigibles sur demande.

L'Administration dispose de facilités de crédit dans une banque à charte canadienne (note 10).

(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 3,95 % (1,69 % en 2022).

Au 31 décembre 2023, 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 95 \$ (42 \$ en 2022) ou une baisse de 95 \$ (42 \$ en 2022) 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 l'intégralité du solde est à un taux fixe de 2,86 % qui ne peut être changé 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 créiteurs ou de charges à payer libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (néant en 2022).

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 aux 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 2023 et 2022.

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 2023 pour les dettes de durées semblables (niveau 2). En date du 31 décembre 2023, la juste valeur des emprunts est estimée à 4 102 \$ (4 420 \$ en 2022). 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	2023		2022	
	Juste valeur \$	Valeur nominale \$	Juste valeur \$	Valeur nominale \$
À court terme				
Certificats de placement garanti	99	95	563	553
Obligations du gouvernement du Canada	1 157	1 129	100	99
Obligations de sociétés	—	—	575	596
	1 256	1 224	1 238	1 248
À long terme				
Certificats de placement garanti	840	826	—	—
Obligations du gouvernement du Canada	1 113	1 092	1 125	1 129
	1 953	1 918	1 125	1 129
Total	3 209	3 142	2 363	2 377

Au 31 décembre 2023, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 0,25 % et 4,95 % et les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements étaient comme suit :

	Terme à courir		
	Au plus 1 an \$	1 an à 3 ans \$	Total \$
Certificats de placement garanti	95	826	921
Obligations du gouvernement du Canada	1 129	1 092	2 221
	1 224	1 918	3 142

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2023	2022
	\$	\$
Intérêt	43	17

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 1,60 % (0,80 % en 2022). 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 au 31 décembre 2023.

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 (b))	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1 ^{er} janvier 2022	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
Actifs acquis	435	528	499	—	—	1 194	910	(507)	3 059
Cessions	—	—	(405)	(39)	—	(491)	—	—	(935)
Au 31 décembre 2023	1 130	19 433	2 882	—	742	4 776	1 688	2 929	33 580
Amortissement cumulé									
Au 1 ^{er} janvier 2022	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
Amortissement	81	790	396	—	69	324	94	192	1 946
Cessions	—	—	(405)	—	—	(479)	—	—	(884)
Au 31 décembre 2023	352	8 709	1 585	—	301	2 913	263	1 138	15 261
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2022	424	10 986	1 194	39	510	1 005	609	2 490	17 257
Au 31 décembre 2023	778	10 724	1 297	—	441	1 863	1 425	1 791	18 319

8. Actifs incorporels

	Logiciel
	\$
Coût	
Au 1 ^{er} janvier 2022	1 265
Actifs acquis	421
Au 31 décembre 2022	1 686
Actifs acquis	117
Au 31 décembre 2023	1 803
Amortissement cumulé	
Au 1 ^{er} janvier 2022	678
Amortissement	13
Au 31 décembre 2022	691
Amortissement	114
Au 31 décembre 2023	805
Valeurs comptables	
Au 31 décembre 2022	995
Au 31 décembre 2023	998

9. Exploitation conjointe

En novembre 2022, l'Administration a conclu un accord de contrôle conjoint avec BCCP Ventures Ltd, une organisation indépendante. L'objectif de l'accord conjoint est de construire et d'exploiter un simulateur de pilotage à Vancouver, en Colombie-Britannique. Chaque partie à l'accord conjoint détient une participation de 50 % dans l'exploitation.

Les informations financières résumées pour l'exploitation conjointe sont les suivantes :

	2023	2022
	\$	\$
Actifs à court terme	220	—
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles	1 190	1 450
Total des actifs	1 410	1 450
Passifs à court terme	175	192
Capitaux propres	1 235	1 258
Total des passifs et capitaux propres	1 410	1 450
Exercice clos le 31 décembre	2023	2022
	\$	\$
Produits	1 224	—
Bénéfice net (perte)	19	(316)

L'Administration a inclus sa propre part (50 %) des montants susmentionnés dans les présents états financiers.

10. 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 2023 (nulle en 2022). 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 \$ était de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,72 %. Au 31 décembre 2023, le capital a été entièrement remboursé (3 \$ en 2022).

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 \$ était de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,70 %. Au 31 décembre 2023, le capital a été entièrement remboursé (167 \$ en 2022).

Le 22 décembre 2021, l'Administration a obtenu une facilité de prêt d'exploitation engagée non garantie pour le financement de la construction d'un nouveau bateau-pilote. Le prêt de 5 400 \$ est d'une durée de 10 ans à un taux d'intérêt annuel de 2,86 %. Le solde impayé au 31 décembre 2023 est de 4 805 \$ (5 107 \$ en 2022).

Les remboursements estimatifs non-actualisés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2023 sont les suivants :

	\$
2024	307
2025	319
2026	328
2027	337
2028 et par la suite	3 514
	4 805

11. 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 2023, 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 (1,02 à 1 et 1,00 à 1, respectivement, en 2022) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire d'un employé était supérieur à 196 \$ (191 \$ en 2022), la partie du salaire de l'employé supérieure à ce montant était assujettie à un taux de cotisation de 5,29 à 1 de cotisations d'employés (5,91 en 2022).

Les cotisations au Régime se répartissent comme suit :

	2023	2022
	\$	\$
Cotisations de l'Administration	1 220	1 119
Cotisations des employés	914	834

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 1 257 \$ en 2024.

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 2022	1 492	87	1 579
Ajouts	1 236	5	1 241
Dépréciation	(296)	(34)	(330)
Solde au 31 décembre 2022	2 432	58	2 490
Ajouts (incitatifs)	(507)	—	(507)
Dépréciation	(157)	(35)	(192)
Solde au 31 décembre 2023	1 768	23	1 791

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

Les intérêts sur les obligations de location sont de 150 \$ (46 \$ en 2022).

Les charges et les liquidités payées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 111 \$ (115 \$ en 2022). 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 2022).

Les paiements d'intérêts de 150 \$ (46 \$ en 2022) et les paiements sur le principal de 182 \$ (305 \$ en 2022) 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 :

	2023	2022
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	2 541	1 605
Ajouts pendant l'exercice	—	1 241
Remboursements sur le principal	(182)	(305)
Total des obligations au titre des contrats de location	2 359	2 541
Portion actuelle	220	182
Portion à long terme	2 139	2 359
Total des obligations au titre des contrats de location	2 359	2 541

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

	\$
2024	360
2025	325
2026	335
2027	337
2028 et par la suite	1 780
Total des engagements non réduits	3 137

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.

	2023	2022
	\$	\$
Passifs liés aux activités de financement, en début d'exercice	7 818	7 600
Sorties de trésorerie liées au remboursement d'emprunt	(472)	(718)
Sorties de trésorerie liées aux contrats de location	(182)	(305)
Passifs additionnels liés aux contrats de location	—	1 241
Passifs liés aux activités de financement, en fin d'exercice	7 164	7 818

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 2023 et 2022, 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 a émané du ministre des Finances par le biais de l'approbation du plan d'entreprise de l'Administration pour les années 2023 à 2027.

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 efficience.

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 679 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 (494 \$ en 2022) sont inclus dans l'état du résultat global sous la rubrique des services professionnels et spéciaux.

(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	2023	2022
	\$	\$
Rémunération de la haute direction		
Salaires et avantages à court terme des salariés	1 247	1 191
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	131	186
	1 378	1 377
Rémunération du conseil d'administration		
Honoraires et indemnité quotidienne	223	209

L'Administration a également engagé un membre du Conseil pour fournir de l'aide en matière de formation des pilotes à des taux horaires équivalents aux taux du marché pratiqués par des parties non liées. L'Administration a versé 40 \$ en 2023 (58 \$ en 2022) au membre du Conseil.

16. Engagements

L'Administration a conclu des accords pour de l'équipement de navigation et des services de soutien, et l'hébergement des pilotes, pour lesquels elle devait effectuer les versements minimaux suivants au 31 décembre 2023 :

	\$
Moins d'un an	3 663
Entre un an et cinq ans	956
Plus de cinq ans	—
	5 020