



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE



Rapport annuel 2021



Membres du conseil d'administration Direction



Mme Lorraine Cunningham
Présidente du conseil*



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



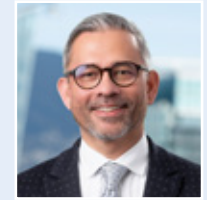
Mme Victoria Withers
Membre*



Kevin Obermeyer
Premier dirigeant



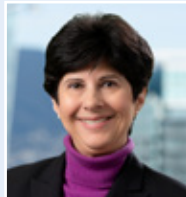
Stuart Mackenzie
Dirigeant principal
des finances



Brian Young
Directeur, pilotage et
relations avec l'industrie



M. James Marshall
Membre



Mme Billie V. Raptis
Membre*



Capitaine Al Ranger
Membre



Paulo Ekkebus
Directeur, stations de
pilotage et simulations



Danielle Lewis
Directrice, personnes et
développement organisationnel



Bruce Northway
Gestionnaire, opérations
et relations de travail



Mme Katherine Bright
Membre*

* Membre du comité des
finances et d'audit



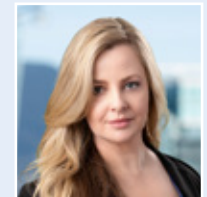
Teresa Lei
Directrice des finances
et de l'administration



Alan Wheatley
Gestionnaire des
technologies de
l'information



Isabelle Forget
Adjointe de direction



Alexandra Deffense
Adjointe administrative
principale

TABLE DES MATIÈRES

Profil de l'Administration de pilotage du Pacifique	3
Mandat	3
Vision	4
Mission	4
Objectifs généraux	4
Valeurs de l'Administration	4
Lettre de la présidente du Conseil et du premier dirigeant	5
Gouvernance de l'Administration	6
Comités du Conseil	7
Structure organisationnelle de l'Administration	8
Consultation des parties prenantes	9
Discussion et analyse de la direction	10
Survol des activités – 2021	10
Analyse du trafic	11
Commentaires financiers	12
Indicateurs de rendement clés	15
Rapport d'incidents	16
Ressources humaines	17
Recrutement et formation des pilotes	18
Gestion des risques organisationnels	19
Perspectives d'avenir – 2022	23
Droits de service pour 2022	23
Domaines d'intérêt stratégique en 2022	24
Perspectives d'avenir – au-delà de 2022	26
États financiers annuels audités	27

COORDONNÉES

SIÈGE SOCIAL

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

BUREAUX DE RÉPARTITION

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

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

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



Renseignements corporatifs

PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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

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

MANDAT

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

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

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

VISION

La vision de l'Administration consiste à diriger un service de pilotage maritime de stature mondiale sur la côte ouest du Canada.

L'objectif que s'est donné l'Administration de diriger un service de pilotage maritime de stature mondiale sur la côte ouest du Canada est l'aboutissement d'un examen délibéré et mûrement réfléchi.

Notre vision est, par définition, audacieuse et ambitieuse, à l'image des membres de l'équipe de l'Administration et de nos partenaires stratégiques. Pour concrétiser sa vision, l'Administration doit :

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

MISSION

L'Administration est déterminée à fournir des services de pilotage maritime sûrs, efficaces et rentables. Nous allons y arriver grâce à des partenariats avec les pilotes, l'industrie du transport maritime et les collectivités que nous desservons, en vue de protéger l'environnement et de faire progresser les intérêts du Canada et de ses habitants.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

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

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

2. Assurer l'autonomie financière

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

3. Promouvoir la viabilité organisationnelle et environnementale

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

4. Faire preuve de leadership

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

5. Gérer les risques

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

6. Mettre l'accent sur l'avenir

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

VALEURS DE L'ADMINISTRATION

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

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

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

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

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

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

Lettre de la présidente du Conseil et du premier dirigeant

Le 24 mars 2022

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



Monsieur le Ministre,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique, c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2021.

L'Administration de pilotage du Pacifique a une fois de plus rempli son mandat qui consiste à fournir un service de pilotage maritime sécuritaire et efficace sur la côte ouest du Canada. Le sujet qui a prédominé pendant l'année est sans doute le même que pour toutes les autres activités canadiennes, car la pandémie a défini la façon dont nous devons fonctionner pour assurer la sécurité des pilotes, de nos employés et des clients que nous desservons. Nous avons fourni le service, sur toile de fond pandémique, avec très peu de retards et un nombre négligeable d'incidents.

D'un point de vue opérationnel, la saison des croisières en Alaska a été de nouveau annulée en 2021, ce qui a eu des répercussions négatives sur le nombre d'affectations, tout comme les réductions de porte-conteneurs et de vraquiers. La diminution du nombre de porte-conteneurs est essentiellement due à des problèmes continus dans la chaîne d'approvisionnement et des retards de porte-conteneurs sur la côte Ouest, spécifiquement à Long Beach, à Los Angeles. La baisse des affectations pour des vraquiers est largement imputable à une chute du tonnage de céréales acheminées par Vancouver en 2021 par rapport aux quantités records de 2020. Globalement, les affectations de l'Administration ont fléchi d'environ 5 % par rapport à 2020. Nous sommes toutefois heureux des nouvelles récentes annonçant le retour imminent des navires de croisière en 2022 et reconnaissons les efforts du Ministre pour faciliter cela.

Bien que 2021 ait été une autre année ardue en raison de la pandémie, il y a eu quelques faits très marquants, l'un d'eux et non des moindres étant l'achèvement du nouveau bateau-pilote pour la station de Victoria qui a remplacé l'actuel qui a 50 ans. Nous avons aussi pu reprendre le programme d'apprentis ainsi que l'essentiel de la formation qui avait été repoussée en 2020.

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

Respectueusement soumis,

Lorraine Cunningham
Présidente du conseil

Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Gouvernance de l'Administration

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

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

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

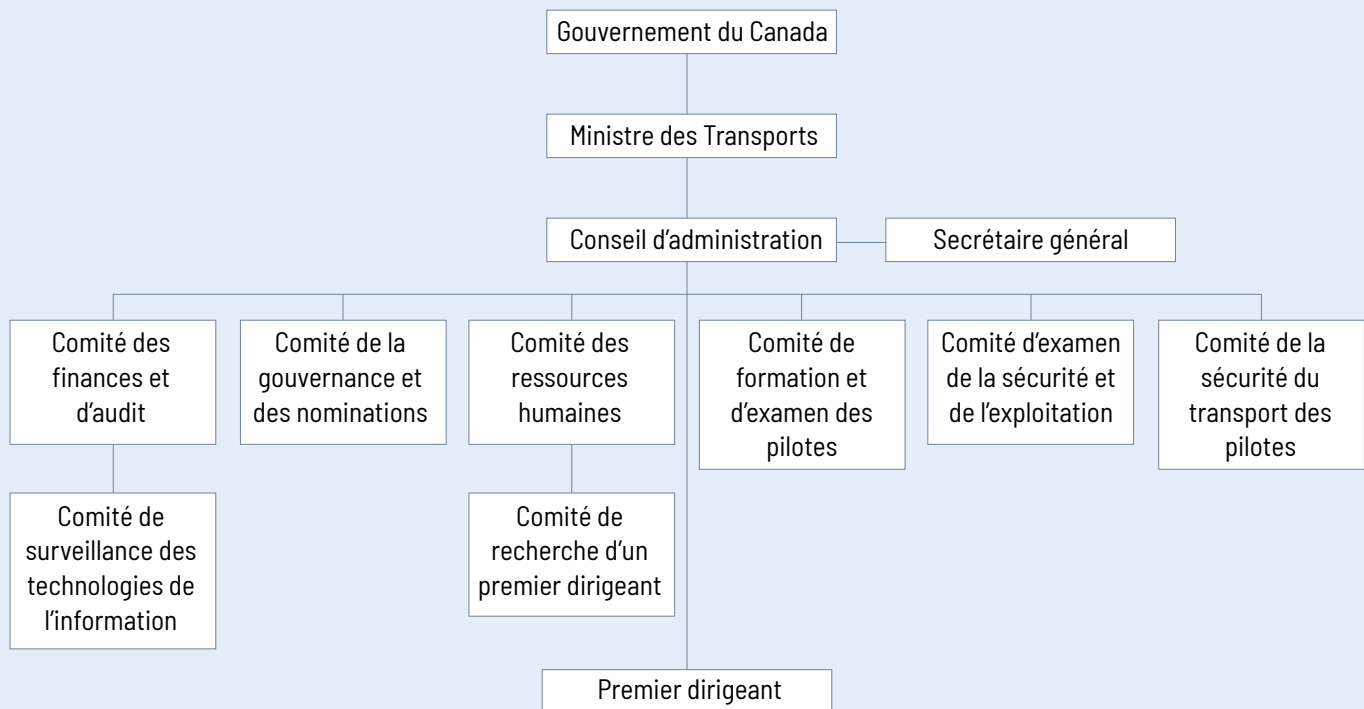
Le conseil d'administration de l'Administration est formé de représentants de Vancouver et de l'île de Vancouver ayant de l'expérience dans les services maritimes, la comptabilité, le droit, l'éducation et le secteur des technologies.

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

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

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

Structure de gouvernance de l'Administration de pilotage du Pacifique



COMITÉS DU CONSEIL

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

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

Comité des ressources humaines - Ce comité se réunit au besoin, à la demande du président du comité. Son mandat consiste à s'assurer que l'évaluation du premier dirigeant et la planification du perfectionnement des cadres sont en place à l'Administration. Le Comité des ressources humaines est aussi chargé d'examiner la rémunération du premier dirigeant, notamment le plan de gestion du rendement annuel, et de superviser la mise en place de normes de sécurité et le fonctionnement sécuritaire du bureau de l'Administration à Vancouver. Le Comité des ressources humaines est composé du président du conseil, du vice-président du conseil et d'autres membres du conseil nommés par celui-ci. Le premier dirigeant siège au Comité des ressources humaines à titre de membre non-votant.

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

Comité d'examen de la sécurité et des opérations - Ce comité se réunit quatre fois par année afin d'examiner et d'évaluer les pratiques et les préoccupations liées au pilotage, et de chercher des solutions pour améliorer la sécurité et l'efficacité. Il est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de gestionnaires de l'Administration, et de membres de la BC Coast Pilots et de l'industrie maritime.

Comité de la sécurité du transport des pilotes - Ce comité se réunit au moins deux fois par année ou plus souvent au besoin. Il est chargé d'établir des normes de sécurité et de surveiller l'utilisation sécuritaire des bateaux-pilotes, taxis nautiques, avions et hélicoptères utilisés pour le transfert des pilotes qui montent à bord et débarquent des navires, et de s'assurer que l'Administration se conforme aux règlements et aux pratiques sécuritaires établis par Transports Canada. Il est présidé par un membre du conseil d'administration et est composé de pilotes qui desservent la côte de la Colombie-Britannique et le fleuve Fraser, de gestionnaires de l'Administration et d'employés responsables des bateaux-pilotes.

Comité de surveillance des technologies de l'information - Ce sous-comité du Comité des finances et d'audit se réunit quatre fois par année ou plus souvent au besoin. Il est chargé de superviser l'identification et l'atténuation des risques découlant de la mise en œuvre et de l'utilisation des technologies de l'information. Il est présidé par un administrateur et comprend des membres de la direction de l'Administration.

Comité de recherche d'un premier dirigeant - Ce sous-comité du Comité des ressources humaines a été mis sur pied au premier trimestre de 2022, et il détermine le mandat et les rôles et responsabilités relativement à la recherche d'une personne appelée à remplacer l'actuel premier dirigeant, qui doit prendre sa retraite en 2023. Il est présidé par le vice-président du conseil d'administration et composé d'autres membres du conseil.



STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

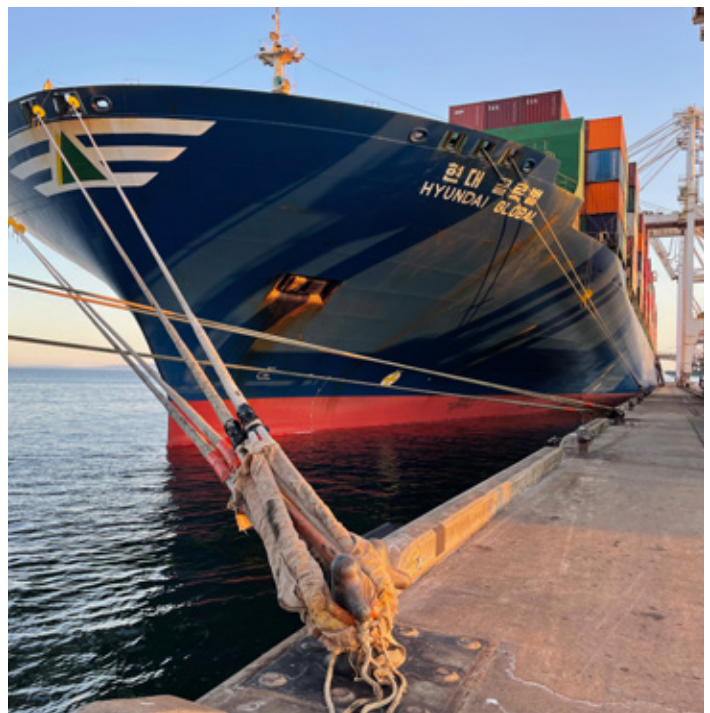
L'Administration est gérée par le premier dirigeant qui relève du conseil d'administration.

L'Administration est composée de 10 cadres, neuf pilotes salariés, 11 répartiteurs à temps plein et huit occasionnels, huit employés administratifs à temps plein et quatre occasionnels ou à temps partiel, et 27 employés responsables des bateaux-pilotes à temps plein et 35 occasionnels.

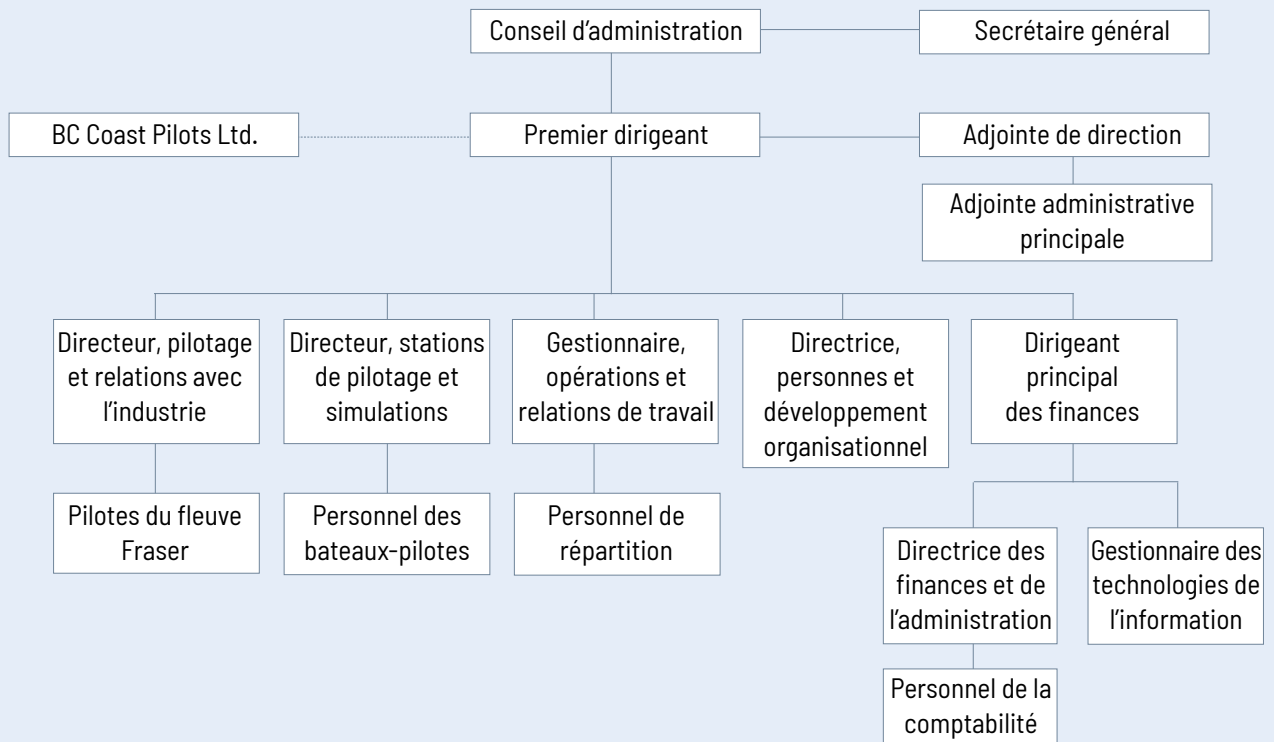
De plus, 117 pilotes maritimes indépendants ont fourni des services de pilotage côtier à l'Administration en 2021 par le biais de la British Columbia Coast Pilots Ltd (la « BCCP »), l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

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

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



Organigramme de l'Administration de pilotage du Pacifique



CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

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

En 2021, l'équipe de direction de l'Administration a tenu des réunions mensuelles avec des représentants de la Chamber of Shipping, de la Fédération maritime du Canada, de l'International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Cruise Lines International Association. Des rencontres trimestrielles ont été tenues pour tous les clients de l'Administration ainsi que les ports et associations. La situation financière de l'Administration fait l'objet d'un examen détaillé lors de ces rencontres au cours desquelles les participants examinent et discutent aussi des questions liées à la sécurité et aux activités.



Discussion et analyse de la direction

SURVOL DES OPÉRATIONS EN 2021

Pour une deuxième année d'affilée, et un exercice complet, les opérations de pilotage ont grandement pâti de la pandémie mondiale de COVID-19. L'annulation, pour une deuxième année, de la saison des croisières et les répercussions des inondations sur les réseaux de transports dans la vallée du Fraser vers la fin de l'année ont fait chuter de 5,1 % les affectations par rapport à l'exercice précédent, lesquelles ont atteint des niveaux qu'elles n'avaient pas connus depuis 2012.

Comme la Colombie-Britannique a connu des vagues successives de variants de COVID-19, nous avons continué à avoir recours à des vols nolisés pour transporter les pilotes en sécurité lors de leurs affectations afin de réduire leur exposition à une éventuelle infection. Avec l'imposition de la vaccination pour les employés et les opérations relevant du gouvernement fédéral ainsi qu'à bord des vols passagers réguliers, nous avons recommencé à utiliser des vols réguliers en décembre dans un effort pour réduire les coûts de transport accrus. Mais avec l'arrivée du variant Omicron et l'augmentation rapide du nombre d'infections parmi le public, nous avons recommencé à recourir à des vols nolisés au début de 2022 pour assurer la sécurité des pilotes.

Avec la réouverture des écoles de formation sur maquettes en Europe, nous avons heureusement pu reprendre la formation des pilotes pendant l'année et commencer à rattraper la formation prévue qui avait été reportée en 2020 en raison de la pandémie. Par conséquent, 27 pilotes ont suivi des cours de formation à Warsash (R.-U.), Port Revel (France) et llawa (Pologne) en 2021. Nous avons aussi continué à embaucher de nouveaux apprentis-pilotes afin d'avoir un futur bassin de pilotes formés et expérimentés. Six apprentis côtières sont entrés en fonction en janvier et quatre autres en juillet. Nous avons aussi recruté deux nouveaux apprentis pour le fleuve Fraser.

Notre nouveau bateau-pilote, le Pacific Guardian, a été achevé dans un chantier naval de Campbell River (C.-B.), ce qui a été un des faits saillants positifs de l'année. Le bateau-pilote a été mis en service en octobre 2021 à la station de pilotage de Victoria. Il est doté de moteurs qui répondent aux normes de niveau III de l'Organisation maritime internationale et produiront donc beaucoup moins d'émissions.

Les promoteurs du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain (terminal Westridge à Burnaby) et du terminal de LNG Canada à Kitimat requièrent un programme d'hélicoptère pour le transfert des pilotes sur les navires. L'Administration a sollicité des propositions de la part des exploitants d'hélicoptères pour la prestation de services dans le sud de l'Île de Vancouver et au nord, au large de Prince Rupert. Les propositions ont été examinées et un coureur de tête a été sélectionné. L'Administration va entreprendre des discussions contractuelles avec cet exploitant et les promoteurs des terminaux maritimes en 2022.

L'Administration a continué d'investir dans de la technologie et des systèmes afin de demeurer efficace sur le plan de la sécurité et des opérations. En août 2021, la présentation visuelle du simulateur existant Kongsberg a été améliorée avec des champs de vue horizontaux et verticaux plus grands. Le matériel qui le soutient a aussi été mis à niveau

dans le cadre du programme de soutien des systèmes à long terme et le logiciel a été remplacé par la dernière version de K-SIM Navigation de Kongsberg. Il intègre un moteur doté de caractéristiques physiques complexes qui, en plus d'offrir une modélisation hydrodynamique avancée, permet aux navires, aux objets et à l'équipement de se comporter et d'interagir d'une manière réaliste, ce qui améliore nettement la qualité de la formation et l'étude des ports. Le simulateur a aussi servi à fournir 579 heures de formation aux pilotes pendant l'année.

Nous avons aussi entamé la phase de conception et de construction d'un nouveau système informatique d'affectation des pilotes, de comptabilité et de gestion (« SAPCG ») avec une entreprise locale de développement logiciel. Une fois le système en place, l'Administration va remplacer les cartes sources papier pour consigner les affectations des pilotes par des cartes sources électroniques qui peuvent être entrées à distance au moyen d'une application mobile. Nous avons commencé à la fin de 2021 les essais initiaux d'une version bêta du système et avons hâte de lancer le système complet en 2022.

L'engagement avec les parties prenantes a continué d'être important pendant l'année grâce à des rencontres continues avec Transports Canada, les Premières Nations et l'industrie. Dans le cadre de la sensibilisation effectuée par l'Administration, nous avons rencontré un certain nombre de collectivités, et continué à identifier les besoins, problèmes et préoccupations des groupes des Premières Nations et par ce dialogue, identifier des avenues de solutions. Nous avons aussi créé un nouveau profil LinkedIn¹ pour l'Administration afin de fournir un autre moyen de contact avec l'industrie et le grand public.

Le contrat de service entre l'Administration et la BCCP a pris fin le 31 décembre 2021. Les deux parties ont entamé des négociations pour un nouveau contrat avant l'expiration de celui qui est en vigueur. Bien que nous ayons eu beaucoup de discussions positives qui ont entraîné quelques changements à l'actuel contrat, les parties ne se sont pas entendues sur toutes les dispositions pendant la médiation. Par conséquent, l'Administration, en consultation avec l'industrie, et la BCCP ont présenté leurs propositions à un arbitre en vue d'un arbitrage des propositions finales. En février 2022, l'arbitre a tranché en faveur de l'offre finale de la BCCP, qui fixe les tarifs contractuels avec la BCCP pour les quatre prochaines années.

L'examen détaillé entrepris en 2020 sur la limite de tonnage pour le pilotage obligatoire (qui aurait une incidence sur le système de dispense) s'est conclu par un rapport accompagné de recommandations, qui ont été approuvées par le conseil d'administration de l'Administration en 2021. Le rapport complet a été fourni à Transports Canada et les prochaines étapes seront une consultation entre les Premières nations et le gouvernement fédéral.

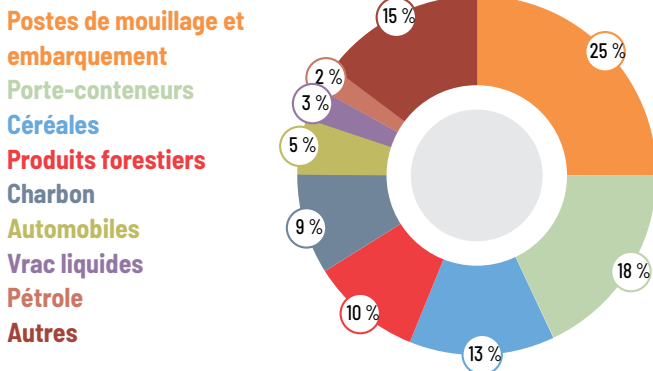
Nous avons également mené avec succès, pour une sixième année d'affilée, les audits de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du Code international de gestion de la sécurité (ISM).

1: <https://www.linkedin.com/company/pacific-pilotage-authority-administration-de-pilotage-du-pacifique/mycompany/>

ANALYSE DU TRAFIC

Le graphique et le tableau ci-dessous mettent en évidence les affectations de pilotage par secteur de produits. Celui des porte-conteneurs, qui est le plus important, a compté pour 18 % de nos affectations en 2021. La catégorie Postes de mouillage et embarquements représente les mouvements de navires entre les postes de mouillage. L'impact sur les affectations de l'absence de navires de croisière en 2021 et 2020 figure dans le tableau ci-dessous.

Secteurs générateurs d'activité par affectation en 2021

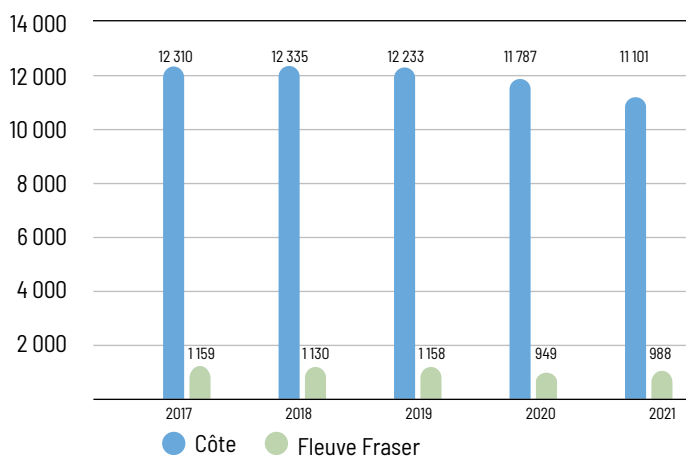


Affectations annuelles¹ par secteur de produits

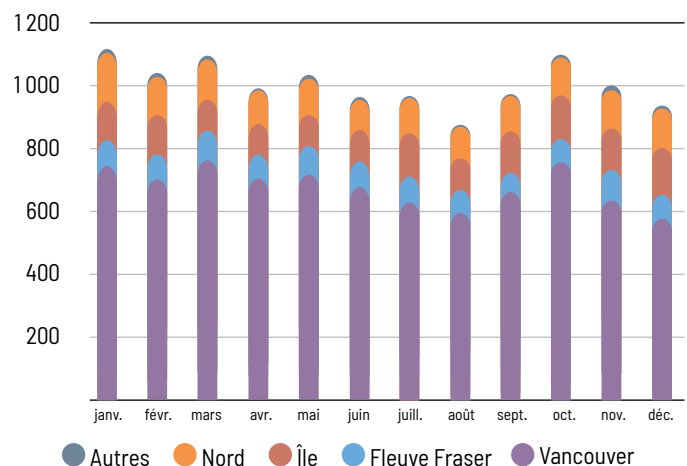
	2017		2018		2019		2020		2021	
Postes de mouillage et embarquement	2 714	20 %	2 843	21 %	2 898	22 %	3 133	25 %	3 030	25 %
Porte-conteneurs	2 331	17 %	2 355	17 %	2 325	17 %	2 219	17 %	2 143	18 %
Céréales	1 766	13 %	1 581	12 %	1 660	12 %	2 010	16 %	1 576	13 %
Produits forestiers	1 582	12 %	1 371	10 %	1 394	10 %	1 372	11 %	1 249	10 %
Charbon	985	7 %	1 081	8 %	1 141	9 %	1 055	8 %	1 074	9 %
Automobiles	748	6 %	755	6 %	744	6 %	563	4 %	585	5 %
Vrac liquides	438	3 %	477	4 %	412	3 %	443	3 %	385	3 %
Pétrole	333	2 %	376	3 %	273	2 %	241	2 %	283	2 %
Autres	1 517	12 %	1 601	11 %	1 430	11 %	1 700	14 %	1 764	15 %
Croisières	1 055	8 %	1 025	8 %	1 114	8 %	-	0 %	-	0 %
GRAND TOTAL	13 469	100 %	13 465	100 %	13 391	100 %	12 736	100 %	12 089	100 %

¹ Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

Affectations de pilotage annuelles



Affectations mensuelles (2021)



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 2021, la BCCP, une entreprise privée comptant 117 pilotes indépendants qui travaillent à forfait pour l'Administration, a effectué 11 101 affectations côtières (compte non tenu des affectations d'un deuxième pilote). Les 988 affectations sur le fleuve Fraser ont été effectuées par neuf employés pilotes.

Les tendances des affectations de pilotage mensuelles de l'Administration sont généralement très stables d'une année à l'autre. Il y a normalement une hausse saisonnière des affectations côtières de mai à septembre en raison des activités du secteur des croisières (surtout dans l'île de Vancouver et le port de Vancouver). Cette variation saisonnière a été moins marquée cette année du fait de la pandémie et de l'absence de paquebots de croisière en 2021.

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

La zone de service du port de Vancouver (APVF - Administration portuaire Vancouver-Fraser), qui comprend les terminaux de Roberts Bank et Deltaport, est celle où il y a le plus d'affectations et représente 67 % (67 % en 2020) de toutes les affectations effectuées par l'Administration. Ce sont environ 51 postes d'accostage et 34 postes de mouillage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. En 2021, il y a eu dans la zone APVF 416 affectations de moins que l'année précédente, ce qui est principalement attribuable à la baisse des expéditions de céréales en 2021 et aux perturbations que les inondations de 2021 dans la vallée du Fraser ont occasionnées sur le réseau de transport de la Colombie-Britannique.

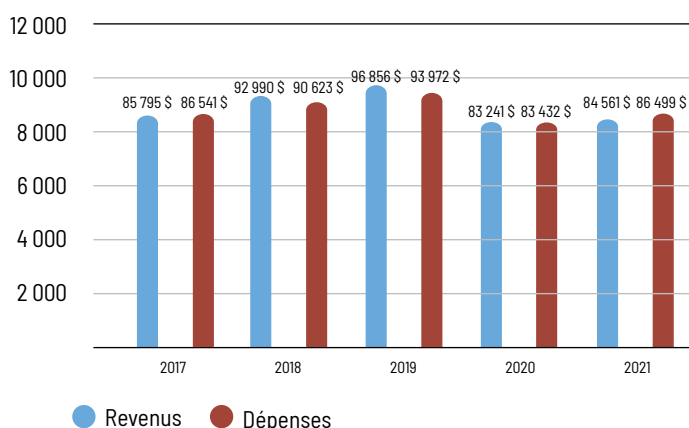
L'achalandage sur le fleuve Fraser en 2021 est passé à 988 affectations (949 en 2020). Le fleuve abrite un terminal d'automobiles et un terminal polyvalent qui traite les conteneurs, les produits en vrac et les produits divers. Les navires à destination et en provenance du fleuve ont aussi besoin des services d'un pilote côtier pour leur transit côtier vers et depuis la station d'embarquement de Sand Heads, qui se trouve à l'embouchure du fleuve, et à partir de celle-ci. Une fois sur le fleuve Fraser, un employé pilote est responsable du pilotage en provenance et à destination des postes d'accostage. En tout, ce secteur comprend 10 postes d'accostage actifs.

La zone du Nord, qui comprend Prince Rupert, Kitimat et Stewart, a représenté 12 % (12 % en 2020) 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 2021, il y a eu 146 affectations de moins que l'année d'avant, là encore en raison d'une baisse des expéditions de céréales et de la fermeture d'une mine de charbon locale.

COMMENTAIRES FINANCIERS

En 2021, l'Administration a enregistré des revenus de 84,6 millions de dollars et une perte de (1,9) million de dollars.

Revenus et dépenses par année (en milliers de dollars)



Le 5 mars 2021, l'Administration a majoré ses droits de service de 2,50 % (2,25 % en 2020) et instauré un supplément provisoire de 175 \$ par affectation afin d'atténuer les répercussions financières de la pandémie. Ce supplément provisoire a permis de compenser en partie les coûts supplémentaires et la baisse des recettes, mais pas suffisamment pour éviter la perte pour l'année. Les augmentations des droits ont été planifiées en consultant l'industrie que nous desservons et avec son soutien.

Les résultats financiers de 2021 ont été touchés par plusieurs facteurs reliés à la pandémie mondiale, ce qui a entraîné une perte significative pour l'année. Les principaux changements par rapport à l'année précédente sont expliqués ci-dessous :

1. En 2021, les revenus du pilotage côtier ont été inférieurs par rapport à l'année précédente de 1,4 million de dollars, ou 2 %. Cela était dû à une baisse de 5 % des affectations, en particulier les expéditions de céréales après une récolte record en 2020.

La baisse des revenus côtiers mentionnée ci-dessus a été compensée par les honoraires inférieurs des pilotes contractuels, les pilotes côtiers étant payés pour chaque affectation. Les dépenses de pilotage côtier pour 2021 ont été inférieures de 1,8 million de dollars, ou 3 %, par rapport à 2020.

Les coûts liés à la formation des pilotes côtiers et des apprentis-pilotes ont été supérieurs de 1,5 million de dollars, ou 205 %, par rapport à l'année précédente, car les écoles de formation en Europe ont rouvert et nous avons été en mesure de reprendre la formation des pilotes et des apprentis pilotes. Douze apprentis pilotes ont également été embauchés en 2021.

La marge de contribution des revenus de pilotage côtier à la fin de l'année s'est établie à 10 %, comparativement à 11 % en 2020, en raison surtout de l'augmentation des coûts de formation avec la reprise complète des cours. La contribution du pilotage côtier pour 2021 a été de 5,8 millions de dollars.

2. Les revenus de pilotage sur le fleuve ont également été supérieurs de 0,2 million de dollars, ou 5 %, par rapport à 2020. Cela était attribuable à une augmentation de 4 % des affectations découlant du trafic supplémentaire sur le fleuve Fraser.

Les coûts liés aux pilotes du fleuve ont été supérieurs de 0,3 million de dollars, ou 9 %, à l'année précédente en raison des volumes accrus et des augmentations de salaire contractuelles.

La marge de contribution pour le pilotage fluvial a été de 15 %, comparativement à 18 % en 2020 et elle s'est élevée à 0,6 million de dollars.

3. Les revenus liés aux déplacements n'ont pas changé par rapport à l'année précédente, la baisse des affectations ayant été compensée par les augmentations des frais de service. Les dépenses connexes liées au transport des pilotes ont enregistré une hausse marquée de 1,3 million de dollars, ou 15 %, car nous

avons eu recours à des avions nolisés pendant la quasi-totalité de l'année afin d'assurer la sécurité des pilotes plutôt que d'utiliser les quelques vols réguliers disponibles, alors que nous avions fait appel à des vols nolisés uniquement une partie de l'année précédente. Du fait de la hausse des coûts, l'Administration a enregistré pour l'année une perte de 3,1 millions de dollars sur les opérations liées aux déplacements.

4. Les produits des bateaux-pilotes des stations exploitées par des employés à Brotchie, à Sand Heads et à l'île Triple, ainsi que celle exploitée de façon contractuelle à Port Hardy ont enregistré une légère augmentation de 0,3 million de dollars en 2021, ou 3 %, qu'elle doit surtout à une hausse des frais de service. Les coûts connexes ont augmenté de 1,0 million de dollars (11 %), avant tout en raison d'une hausse des dépenses liées aux salaires, au carburant et à l'entretien.
- Au total, la marge de contribution de ce secteur a été équilibrée pour l'année en raison des coûts accrus.
5. L'augmentation de 2,3 millions de dollars des autres revenus par rapport à l'année précédente inclut 1,7 million de dollars provenant du supplément provisoire introduit en 2021. De plus, un montant supplémentaire de 0,4 million de dollars a été perçu pour recouvrer des frais pour l'administration du règlement relié à la Loi sur le pilotage.
 6. En 2021, les coûts indirects de l'Administration se sont établis à 9,3 millions de dollars, soit 0,9 million de dollars de plus que l'année précédente. Cela inclut une augmentation de 0,4 million de dollars des frais d'administration mentionnés ci-dessus. C'était, en 2021, la première fois que ces frais étaient perçus pendant toute une année.

Le tableau ci-dessous présente une comparaison détaillée des principales catégories de revenus et de dépenses pour les états des résultats d'exploitation non vérifiés de l'Administration pour 2021 et 2020.

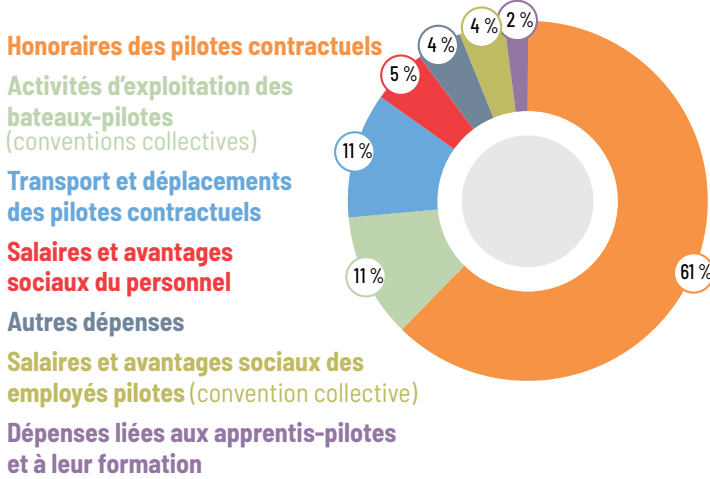
Catégories de produits	2021	2020	Écart	
	000 \$	000 \$	000 \$	%
Pilotage côtier	60 512	61 875	(1 363)	(2) %
Pilotage fluvial	3 799	3 614	185	5 %
Déplacements	6 401	6 440	(39)	(1) %
Bateaux-pilotes	9 773	9 513	260	3 %
Autres produits	4 076	1 799	2 277	126 %
Total des produits	84 561	83 241	1 320	2 %
Catégories de dépenses				
Honoraires des pilotes contractuels	52 743	54 494	(1 751)	(3) %
Coûts des bateaux-pilotes	9 815	8 843	972	11 %
Transport des pilotes ⁽¹⁾	9 508	8 233	1 275	15 %
Salaires et avantages sociaux du personnel	4 851	4 620	231	5 %
Salaires et avantages sociaux des pilotes salariés	3 245	2 978	267	9 %
Formation des pilotes	1 935	477	1 458	205 %
Autres dépenses	4 402	3 787	615	16 %
Total des dépenses	86 499	83 432	3 067	4 %
Perte	(1 938)	(191)	(1 747)	
Autres bénéfiques (déficit) globaux	57	(67)	124	
Total de la perte globale	(1 881)	(258)	(1 623)	

(1) : excluant les frais de bateaux-pilotes d'une tierce partie



Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses pour 2021 sous la forme de pourcentage des dépenses totales.

Catégories de dépenses réelles en 2021



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.

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2017 à 2021.

	2017	2018	2019	2020	2021
Résultats financiers (000 \$)					
Produits	85 795	92 990	96 856	83 241	84 561
Dépenses	86 541	90 890	93 972	83 432	86 499
Bénéfice (perte)	(746)	2 100	2 884	(191)	(1 938)
Situation financière (000 \$)					
Actifs à court terme	11 671	14 049	16 500	14 817	13 988
Passifs à court terme	(11 266)	(12 398)	(12 874)	(13 747)	(13 291)
Fonds de roulement net	405	1 651	3 626	1 070	697
Immobilisations corporelles nettes	10 614	10 898	12 329	13 547	16 600
Nombre moyen de pilotes					
Côte	114	118	123	123	112
Fleuve Fraser	8	8	9	9	9
Nombre d'affectations					
Côte	12 310	12 335	12 233	11 787	11 101
Fleuve Fraser	1 159	1 130	1 158	949	988
Revenus par affectation					
Côte	5 006 \$	5 441 \$	5 665 \$	5 249 \$	5 451 \$
Fleuve Fraser	3 115 \$	3 364 \$	3 585 \$	3 808 \$	3 845 \$



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 2021

Sécurité	Objectif	Résultat à ce jour	Année précédente
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote	0	7	13
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes	0	0	1
Fiabilité			
3. Nombre de retards (heures) causés par les pilotes	0	3 (9 heures)	1 (2 heures)
4. Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition	0	1 (14 heures)	1 (1 heure)
5. Nombre de retards (heures) causés par les bateaux-pilotes	0	0	1 (1 heure)
6. Total des retards (heures)	0	4 (23 heures)	3 (4 heures)
Rendement : Général			
7. Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0	0
8. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	5 jours	6 jours (7 plaintes)	2 jours (13 plaintes)
9. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	5 jours	3 jours (32 différends)	4 jours (22 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%	0,6%	0,5%
12. Affectations annuelles par pilote			
a) Côte	92	103	100
b) Fleuve Fraser	138	124	119
13. Coût moyen annuel par affectation			
a) Produits		6 995 \$	6 531 \$
b) Coût		7 154 \$	6 553 \$
c) Bénéfice (perte)		(159) \$	(15) \$
14. Utilisation annuelle des pilotes - retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal / nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	2 %	2 %
15. Utilisation annuelle des pilotes - annulations [nombre d'annulations / nombre d'affectations]	8 %	9 %	11 %
Finances			
16. Maintien d'un fonds de prévoyance adéquat	2,3M\$	2,4M\$	1,7M\$
17. Comptes débiteurs - % des factures de moins de 30 jours civils	95 %	99 %	98 %



RAPPORT D'INCIDENTS

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

Incidents de classe A

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

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

Incidents de classe B

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

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

Incidents de classe C

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

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

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

Année	Affectations sans incident	Nombre total d'incidents	Classe			Nombre total d'affectations
			A	B	C	
2015	99,99 %	1	-	-	1	12 359
2016	99,96 %	5	-	-	5	12 646
2017	99,97 %	4	-	-	4	13 469
2018	99,96 %	5	-	-	5	13 465
2019	99,96 %	6	-	2	4	13 391
2020	99,90 %	13	-	-	13	12 736
2021	99,94 %	7	-	-	7	12 089

Le mandat du Comité de formation et d'examen des pilotes de l'Administration inclut l'examen des incidents pour déterminer les occasions de formation et de familiarisation pour les pilotes. L'Administration communique également avec les parties prenantes pertinentes, par le biais des représentants de l'industrie faisant partie du Comité d'examen de la sécurité et des opérations, pour partager des renseignements et modifier ou améliorer les pratiques opérationnelles.

RESSOURCES HUMAINES

L'Administration a une équipe de direction hautement efficace et proactive qui est soutenue par du personnel opérationnel et administratif compétent. Notre équipe de direction et notre personnel ont navigué efficacement pendant l'incertitude de la pandémie mondiale, et ils ont fait en sorte que nos opérations se poursuivent d'une manière sécuritaire et efficace.

Nous continuons d'avoir un faible roulement du personnel, que nous attribuons à un environnement de travail inclusif où les gens se sentent soutenus. La santé et la sécurité psychologiques de notre personnel ont été de la plus haute importance depuis le début de la pandémie mondiale et reste au centre de notre attention en 2022. La communication ouverte avec le personnel a été encouragée grâce à des séances de discussion ouverte, des réunions d'équipe virtuelles et des sondages auprès des employés. Nous avons pris des mesures pour informer notre personnel sur les ressources de mieux-être disponibles et les inciter à faire appel à notre programme d'aide aux employés et à leur famille.

L'Administration s'est engagée à favoriser un environnement de travail diversifié et inclusif où tout le monde a un accès égal aux possibilités offertes au sein de notre organisation. Suite à l'embauche d'une nouvelle directrice, personnes et développement organisationnel, nous avons créé une politique sur la diversité et un protocole d'embauche pour aider à éliminer les barrières à l'emploi

et faire en sorte que les initiatives de recrutement, de formation et de perfectionnement professionnel soient équitables et inclusives. Nous avons atteint un équilibre entre les sexes au sein du personnel administratif, de l'équipe de direction et du conseil d'administration, et nous avons amélioré la diversité dans l'équipe de direction en nommant cette année deux femmes à des postes de directrices.

Notre premier dirigeant doit prendre sa retraite en 2023, et les plans de relève sont bien avancés pour préparer et choisir un remplaçant. Nous prévoyons annoncer un nouveau premier dirigeant d'ici le troisième trimestre de 2022 afin de permettre une transition et un transfert de connaissances réussis.

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

- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les pilotes salariés (neuf employés) expire le 31 janvier 2023;
- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens (34 employés) expire le 31 mars 2023;
- La section locale 520 de l'International Longshore & Warehouse Union représentant les matelots de pont, les répartiteurs et le personnel administratif (28 employés) expire le 31 mars 2022.



RECRUTEMENT ET FORMATION DES PILOTES

L'Administration porte une attention particulière au recrutement et à la formation des pilotes maritimes 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 sur le pilotage dans la région du Pacifique;
- La participation des candidats potentiels au Programme de familiarisation des pilotes exigée par le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique;
- Un examen pour les candidats qui répondent aux exigences énoncées en 1. et 2. ci-dessus;
- Un apprentissage et une formation préalables à l'attribution d'un brevet aux candidats;
- L'avancement et la formation périodique pendant leur carrière de pilotage.

Les candidats qui répondent aux exigences préalables sont inscrits au Programme de familiarisation des pilotes, qui relève de l'Administration. Ce programme est limité 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 2021, le programme avait son quota maximal de participants, toutefois il a été interrompu en raison des restrictions liées à la pandémie. L'Administration prévoit redémarrer le programme dès que les restrictions seront assouplies et qu'il sera possible de le faire en toute sécurité.

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

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

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

Il en coûte environ 200 000 \$ pour former un apprenti-pilote, ce qui comprend la rémunération, les frais de déplacement et les frais de

scolarité, tous entièrement payés par l'Administration. Si la période d'apprentissage dure 24 mois, cela porte les coûts de formation à environ 400 000 \$ par pilote mais à ce stade, une telle prolongation n'est pas nécessaire pour doter nos nouveaux pilotes des compétences dont ils ont besoin.

L'Administration a fait des prévisions démographiques du bassin de pilotes côtiers pour les années 2022 – 2025 visées par le plan d'entreprise (le « Plan ») et elle collabore avec la BCCP afin d'avoir assez d'apprentis qui entrent en service à chacune de ces années du Plan en vue de compenser les départs à la retraite et de s'assurer qu'elle dispose du nombre de pilotes requis pour continuer de fonctionner d'une manière efficace. Dix apprentis-pilotes côtiers et trois apprentis-pilotes fluviaux ont été embauchés en 2021. Un apprenti-pilote fluvial a démissionné en cours d'apprentissage.

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

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

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

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

- Formation sur la manutention des navires de taille Panamax à l'aide de maquettes de navires pour 17 pilotes côtiers et un pilote fluvial;
- Formation avancée sur la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires pour 10 pilotes côtiers sans restrictions;
- Formation périodique sur les systèmes de propulsion Azimuth pour 12 pilotes côtiers en quatrième année.

Examens et liste d'admissibilité des pilotes

En 2021, cinq pilotes côtiers ont reçu leur brevet de classe I.

En date du 31 décembre 2021, il y avait deux candidats sur la liste d'admissibilité des pilotes côtiers, qui avaient réussi leurs examens et étaient en attente d'apprentissage, et aucun sur la liste d'admissibilité des pilotes fluviaux.

L'Administration a mené deux séances d'examen pour le pilotage côtier en 2021. Sur les 16 candidats qui se sont présentés, quatre ont réussi l'examen.

GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Un programme de gestion des risques organisationnels et de sécurité (« GROS ») est intégré à la stratégie de l'Administration, ce qui aide à entretenir une culture de sensibilisation aux risques à l'échelle de l'organisation. Un cadre exhaustif de gestion des risques a été développé et tous les risques sont évalués, classés et surveillés régulièrement.

Il incombe à un comité GROS de déterminer si les risques sont stratégiques ou opérationnels. La responsabilité à l'égard de la plupart des risques opérationnels est attribuée au gestionnaire approprié aux fins d'analyse et d'atténuation. Les risques stratégiques et les risques opérationnels significatifs (que l'on définit ensemble comme des risques clés) sont placés sous la supervision du conseil d'administration ou d'un comité désigné relevant de celui-ci.

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

À l'heure actuelle, voici les sept plus grands risques clés pour l'Administration :

- Interruption des opérations en raison d'une pandémie;
- Changement des conditions économiques et fiscales qui ont une incidence sur le trafic des navires;
- Mise à niveau du système d'affectation des pilotes et de gestion de la comptabilité;
- Perturbation due à une violation de la cybersécurité;
- Mise en œuvre du programme d'hélicoptère;
- Recrutement et formation des pilotes;
- Réaction inadéquate à une catastrophe majeure.

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



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

Méthode de cotation de l'incidence des risques

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

Critères de cotation de probabilité des risques

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

Grille de cotation des risques

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

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





NO SMOKING

PERSPECTIVES D'AVENIR – 2022

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

Lors de la préparation de ses prévisions, l'Administration analyse les courbes du trafic de l'année précédente, les données et les annonces des associations de de l'industrie et des administrations portuaires, les plans d'agrandissement des terminaux et le climat financier en général. Elle communique aussi avec les exploitants de terminaux et les agents dans toute la province pour solliciter leur rétroaction sur les volumes de marchandises et d'escales de navires prévus en 2022.

Pour déterminer les augmentations proposées à ses droits de service pour l'année 2022, l'Administration a basé ses plus récentes prévisions en termes de revenus et dépenses sur 11 296 affectations côtières et 988 sur le fleuve Fraser, ce qui a donné un surplus prévu de 0,5 million de dollars pour 2022.

Les projections du trafic relié au transport maritime pendant la pandémie ne sont toujours pas claires. Nous avons prévu un retour partiel des paquebots de croisière en 2022 correspondant à 75 % des niveaux pré-pandémiques. Nous avons aussi prévu que le reste du trafic baissera de 5 % par rapport aux niveaux de 2021 en raison des effets persistants de la pandémie, des expéditions inhabituellement élevées de céréales au début de 2021, ce qui ne devrait pas se reproduire en 2022, ainsi que les effets potentiellement négatifs liés au conflit en Ukraine sur le commerce mondial.

Les coûts de transport des pilotes vont continuer d'être anormalement élevés durant le premier trimestre de 2022 en raison de notre décision de reprendre des vols nolisés pour préserver

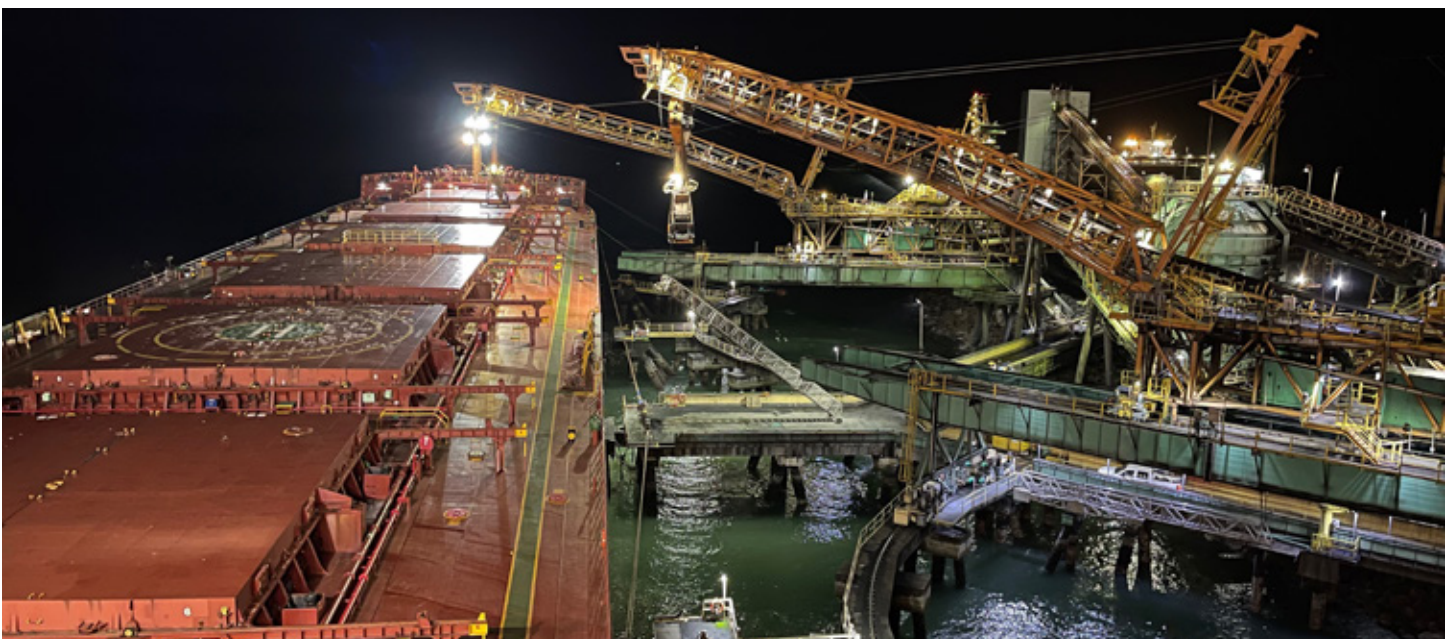
la santé et la sécurité des pilotes pendant la plus récente vague de pandémie. Cependant, nous prévoyons cesser les opérations d'affrètement en mars et revenir à l'utilisation de compagnies aériennes commerciales.

La mesure dans laquelle nous pourrions continuer à assurer complètement la formation des apprentis-pilotes et des pilotes brevetés sera aussi un facteur déterminant de nos résultats financiers pour 2022. Nous nous attendons à avoir encore en 2022 des coûts de formation plus élevés que d'ordinaire afin de rattraper la formation qui avait été reportée en 2020.

Droits de service pour 2022

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

Un nouveau contrat avec la BCCP ayant été conclu début février 2022 par le truchement d'un arbitrage des propositions finales, nous sommes à présent en mesure d'établir les droits de service pour 2022. En tenant compte d'une période de consultation et d'avis de quatre mois, ces nouveaux droits pourraient entrer en vigueur au plus tôt au début de juin 2022. Comme le nouveau contrat avec la BCCP prend effet le 1er janvier 2022, nous ne serons pas en mesure de recouvrer le coût des augmentations prévues par le nouveau contrat pendant au moins cinq mois. Nous estimons que l'impact financier pour cette période est d'environ 1 million de dollars. Nous avons terminé notre consultation avec l'industrie sur les hausses de droits de service proposées et avons publié un avis pour informer l'industrie des hausses proposées, lesquelles deviendraient effectives en juin 2022.



Domaines d'intérêt stratégique en 2022

Tous les ans, l'Administration mène des séances de planification stratégique impliquant le conseil d'administration et la direction. Lors de la séance de planification pour 2022-2026, l'Administration a approuvé les objectifs, priorités et activités pour 2022.

Objectifs et priorités stratégiques associés

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

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

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

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

ACTIVITÉS POUR 2022

- Mise à niveau des bases de données du simulateur interne en partenariat avec la BCCP et avec les conseils du comité de formation et d'examen des pilotes.
- Agrandissement du simulateur interne en partenariat avec la BCCP afin d'inclure un simulateur de remorqueur et un simulateur de passerelle en mission complète.
- Mise en place d'un nouveau système d'affectation et de comptabilité existant, et introduction de cartes sources électroniques pour les pilotes.
- Achèvement du processus de demande de proposition et des négociations contractuelles avec le promoteur retenu pour le service d'hélicoptères sur les côtes nord et sud.

2. Assurer une autonomie financière

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

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

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

ACTIVITÉS POUR 2022

- Examen du réseau de transport des pilotes sur l'ensemble de la côte, ce qui inclut les bateaux-pilotes, les taxis et les avions.

3. Promouvoir la viabilité organisationnelle et environnementale

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

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

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

ACTIVITÉS POUR 2022

- Sélection d'un nouveau premier dirigeant pour remplacer celui qui part à la retraite.
- Poursuite du développement d'un programme et d'un protocole d'embauche pour mieux prendre en considération l'équité, la diversité et l'inclusivité au sein de l'Administration.
- Mise sur pied un Comité de l'équité salariale afin de prendre les mesures nécessaires pour que les pratiques de rémunération accordent la parité salariale aux femmes et aux hommes pour un travail de même valeur.
- Établissement de procédures pour régler les problèmes et les préoccupations en matière de cybersécurité qui surgissent.

4. Faire preuve de leadership

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



PRIORITÉS STRATÉGIQUES

- Développer une influence nationale – Influencer les discussions nationales et régionales sur la sécurité maritime et les enjeux opérationnels auxquels est confrontée la côte ouest du Canada afin d'améliorer les résultats pour le pilotage, la collectivité et l'industrie.
- Faciliter la prise de décisions – Participer activement à toutes les initiatives maritimes pertinentes et mener le processus décisionnel concernant le pilotage sur la côte ouest du Canada.
- Mobiliser les parties prenantes et la collectivité – Étendre la stratégie de mobilisation des parties prenantes et le programme de sensibilisation de la collectivité de l'Administration afin d'avoir une compréhension nationale et régionale du rôle que joue l'Administration pour assurer un pilotage sécuritaire.

ACTIVITÉS POUR 2022

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

5. Gérer les risques

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

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

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

ACTIVITÉS POUR 2022

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

6. Mettre l'accent sur l'avenir

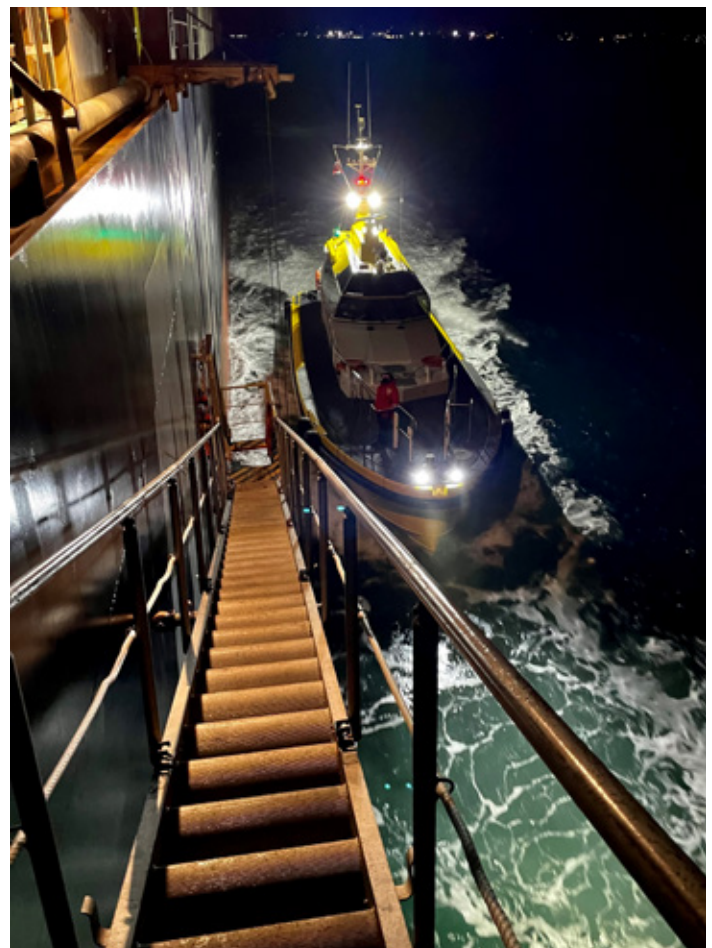
En utilisant des signes d'avertissement précoces, s'assurer que l'Administration est préparée, d'un point de vue financier et opérationnel, à composer efficacement avec les changements dans l'industrie maritime, le paysage réglementaire changeant et l'environnement complexe dans lequel nous œuvrons.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

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

ACTIVITÉS POUR 2022

- Engagement auprès des parties appropriées pour anticiper et surveiller les indicateurs pertinents afin de déceler les signes précurseurs des facteurs qui ont un impact positif ou négatif sur la position financière et opérationnelle de l'APP.
- Collaboration avec Transports Canada pour établir les rôles et responsabilités de l'Administration découlant du transfert de l'administration des règlements à Transports Canada.



PERSPECTIVES D'AVENIR – AU-DELÀ DE 2022

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

- 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 2021;
- 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 2023;
- Nouveau terminal à Roberts Bank, qui doublerait les volumes de conteneurs; un processus d'évaluation environnementales est encore en cours;
- Les installations de carburant d'aviation de l'aéroport de Vancouver sur le fleuve Fraser devraient être entièrement opérationnelles en 2023;
- Divers terminaux de GNL, notamment nouveau terminal géant en construction à Kitimat (devrait être opérationnel en 2024) et un projet de terminal plus petit à Squamish;
- Divers terminaux de GNL, notamment deux en construction à Prince Rupert.

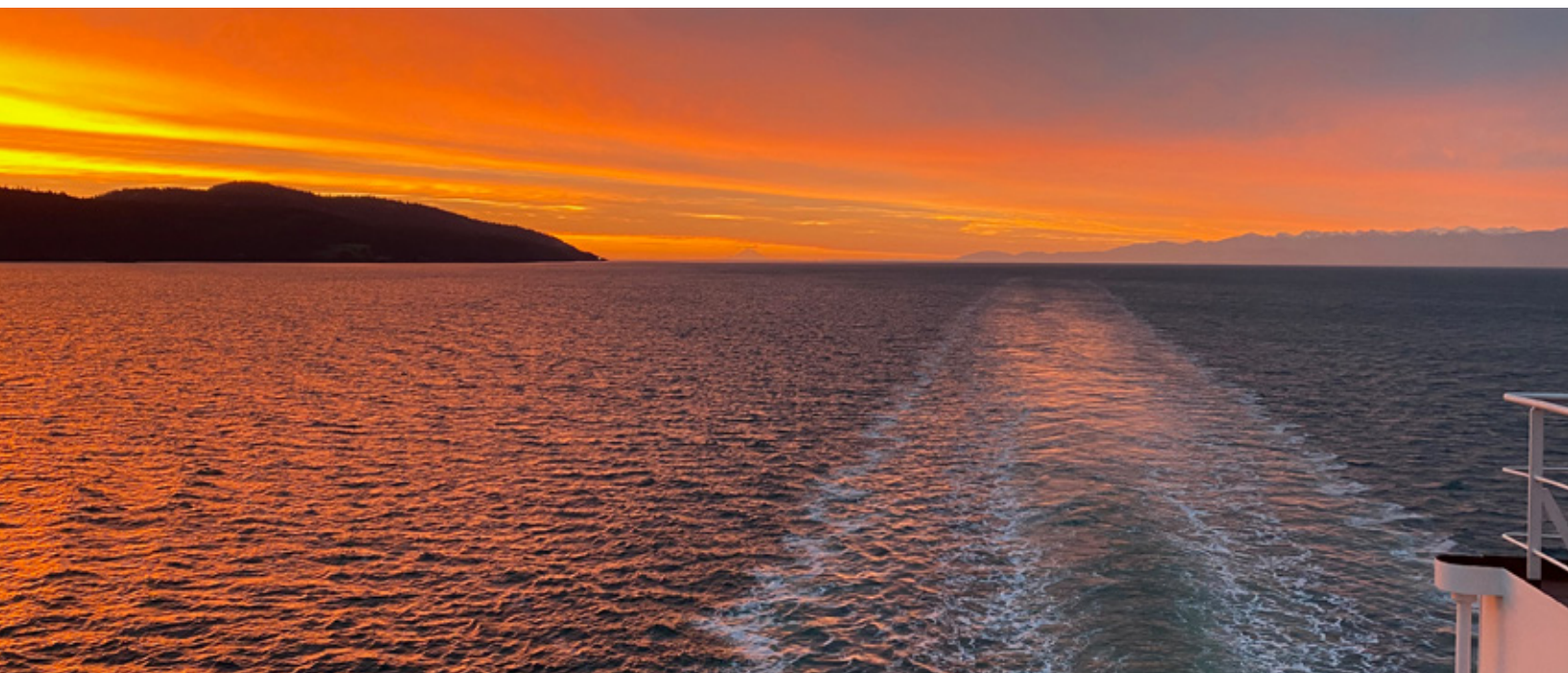
L'Administration participe activement, aux côtés de la BCCP et des pilotes du fleuve Fraser aux propositions de nouveaux terminaux ou de nouveaux quais sur notre territoire. Nos points de vue sur la conception, l'emplacement et l'accès pour la navigation sont régulièrement sollicités avant la construction.

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

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

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

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

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

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

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



K. G. Obermeyer
Premier dirigeant



S. M. Mackenzie
Dirigeant principal
des finances

Le 22 mars 2022



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 2021, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2021, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Fondement de l'opinion

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

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;

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

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

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

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

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

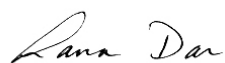
Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

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

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

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Lana Dar, CPA, CA
Directrice principale

Vancouver, Canada
Le 22 mars 2022

État de la situation financière

Au 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

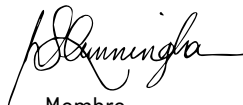
	2021	2020
	\$	\$
Actifs		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6 594	7 707
Créances clients	4 986	4 902
Placements (note 5)	1 170	1 258
Frais payés d'avance et autres créances	1 238	950
	13 988	14 817
À long terme		
Placements (note 5)	1 191	472
Autres créances	149	156
Immobilisations corporelles (note 6)	16 600	13 547
Actifs incorporels (note 7)	587	149
	18 527	14 324
	32 515	29 141
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	12 105	10 126
Emprunts (note 8)	710	2 986
Autres avantages du personnel (note 10)	174	283
Passifs liés aux contrats de location (note 11(d))	302	352
	13 291	13 747
À long terme		
Emprunts (note 8)	5 285	601
Autres avantages du personnel (note 10)	655	606
Passifs liés aux contrats de location (note 11(d))	1 303	325
	7 243	1 532
	20 534	15 279
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	11 981	13 862
	32 515	29 141

Engagements (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Membre



Membre

État du résultat global

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

	2021	2020 (note 15)
	\$	\$
Produits		
Produits des contrats avec les clients		
Droits de pilotage	84 308	83 087
Autres produits		
Investissements et autres produits	253	154
	84 561	83 241
Charges		
Honoraires des pilotes contractuels	52 743	54 494
Salaires et avantages du personnel	14 186	13 119
Transport des pilotes	10 297	9 043
Formation des pilotes	1 935	477
Amortissement - immobilisations corporelles	1 610	1 655
Carburant	1 602	1 281
Services professionnels et spéciaux	1 456	936
Réparations et entretien	1 160	881
Services informatiques	562	480
Services publics, équipements, fournitures et autres	277	337
Locations	183	241
Assurances	148	130
Déplacements	138	83
Frais financiers	114	194
Communications	75	81
32 Amortissement - actifs incorporels	13	-
	86 499	83 432
Perte pour l'exercice	(1 938)	(191)
Autre élément du résultat global (perte), qui ne doit pas être reclassé en résultat net dans les périodes subséquentes :		
Bénéfice actuariel (perte) pour les autres avantages du personnel (note 10)	57	(67)
	57	(67)
Perte globale totale pour l'exercice	(1 881)	(258)

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)

	2021	2020
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	13 862	14 120
Perte pour l'exercice	(1 938)	(191)
Autre élément du résultat global (perte)	57	(67)
Perte globale totale	(1 881)	(258)
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	11 981	13 862

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

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

	2021	2020
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	84 224	84 017
Sorties de trésorerie – salariés	(14 122)	(13 198)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(69 165)	(70 670)
Autres produits reçus et autres	259	138
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	1 196	287
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(1 890)	(1 440)
Produits de la vente de placements	1 252	840
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 561)	(2 665)
Acquisition d'actifs incorporels	(172)	(149)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(4 371)	(3 414)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Nouveaux emprunts	2 827	2 573
Principaux remboursements d'emprunts	(419)	(406)
Principaux paiements de contrats de location	(346)	(347)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	2 062	1 820
Baisse nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 113)	(1 307)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en début d'exercice	7 707	9 014
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fin d'exercice	6 594	7 707
Représentés par :		
Trésorerie	6 594	7 707
Équivalents de trésorerie	–	–

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2021 (en milliers de dollars canadiens)

1. Administration et objectifs

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

Les droits de pilotage qui sont appliqués par l'Administration aux navires assujettis au pilotage obligatoire sont régis par la Loi et doivent être établis conformément aux principes qui régissent leur perception dans la Loi. La Loi prévoit que les droits de pilotage doivent être fixés à des niveaux qui sont équitables et raisonnables et qui permettent à l'Administration d'être financièrement autonome.

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

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu. En 2015, l'Administration a reçu des instructions en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor (C.P. 2015-1114), d'une manière

qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. Les politiques de l'Administration ont été alignées tout au long de 2021.

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

2. Principales méthodes comptables

2.1 Énoncé de conformité

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

Le conseil d'administration a autorisé la publication des états financiers le 22 mars 2022.

2.2 Règles de préparation

La préparation des états financiers repose sur l'utilisation du coût historique, comme cela est expliqué dans les méthodes comptables ci-après.

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

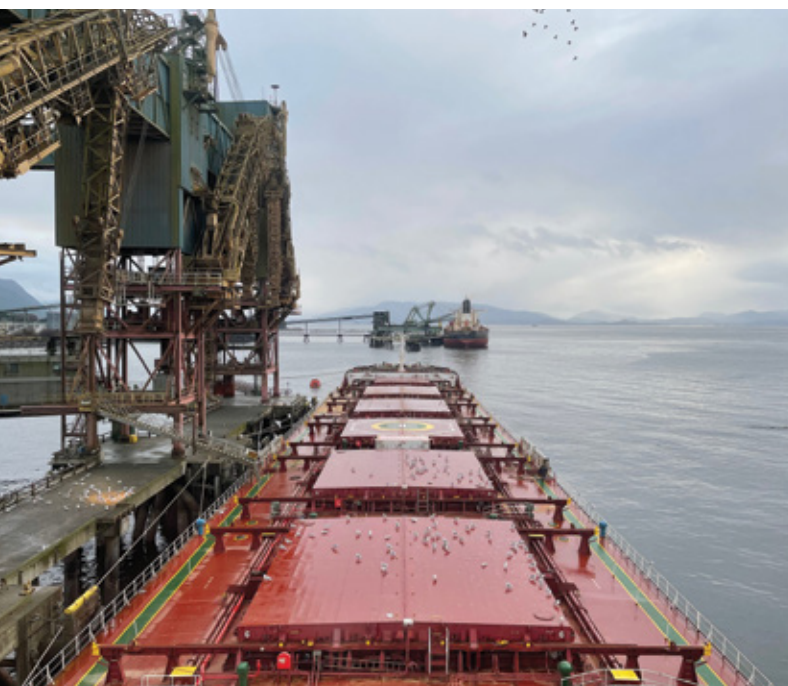
La juste valeur est le prix qui serait obtenu pour la vente d'un actif, ou payé pour le transfert d'un élément de passif dans le cadre d'une transaction ordonnée entre des participants au marché, à la date de l'évaluation, peu importe que ce prix soit directement observable ou estimé en utilisant une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

2.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

2.4 Comptabilisation des produits

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



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

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

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

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

2.5 Intérêts créditeurs

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

2.6 Devises étrangères

Lors de la préparation des états financiers de l'Administration, les transactions en devises autres que la monnaie fonctionnelle de

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

2.7 Avantages du personnel

i. Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension 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 (AERG).

2.8 Contrats de location

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

i. Détermination si un accord contient un contrat de location

Au début d'un accord, l'Administration évalue s'il s'agit d'un contrat de location ou s'il en contient un. Un accord est un contrat de location

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

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

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

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

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

Pour les accords qui contiennent un contrat de location, l'Administration comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et un passif locatif à la date à laquelle débute le contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement mesuré selon son coût, lequel comprend le montant initial du passif locatif ajusté en fonction des paiements locatifs effectués à la date où commence le contrat de location ou avant cela, plus tous les coûts directs initialement engagés et une estimation des coûts pour 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 en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif. Il est ensuite mesuré de nouveau quand il y a un changement dans l'estimation par l'Administration du montant qu'elle s'attend à payer en vertu d'une garantie de valeur résiduelle, quand il y a un changement dans les paiements locatifs futurs par rapport à un changement de taux utilisé pour déterminer ces paiements ou si l'Administration change son évaluation pour ce qui est de se prévaloir ou non d'une option d'achat, de prolongation ou de résiliation.

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

2.9 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, et par la suite comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé et toute dépréciation cumulée. Le coût des immobilisations corporelles 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 rapport, et les modifications d'estimations comptables sont apportées de façon prospective. Les durées de vie utile des actifs de l'Administration sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

2.10 Actifs incorporels

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

2.11 Instruments financiers

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

Actifs financiers

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Passifs financiers

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

Les passifs financiers de l'Administration comprennent les 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.

3. Jugements et estimations comptables importants

La préparation des états financiers oblige à faire preuve de jugement en appliquant les méthodes comptables et en faisant des estimations comptables essentielles qui affectent les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses déclarés. Ces jugements et estimations sont basés sur la meilleure connaissance qu'à la direction des faits et circonstances pertinents, compte tenu de l'expérience antérieure, mais les résultats réels peuvent différer des montants inclus dans les 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 2.8 et 11)

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 2.9 et 6)

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 actifs peuvent continuer à être utilisés après avoir été entièrement amortis ou peuvent être mis hors service ou cédés avant d'être entièrement amortis.

4. Instruments financiers

(a) Gestion des risques

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

(b) Risque de crédit

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

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

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

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 4 986 \$ (4 902 \$ en 2020) et d'autres créances et voyages payés d'avance avaient une valeur comptable de 167 \$ (160 \$ en 2020). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2021, 0 % (0 % en 2020) des créances était en souffrance depuis plus de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes concernant des créances irrécouvrables. Les risques de défaut sont considérés comme étant faibles, car l'Administration peut refuser de fournir des services de pilotage à un client qui n'a pas payé l'Administration pour des services passés. Le coût des services de pilotage est considéré insignifiant par rapport à la valeur d'un navire ou les coûts des retards découlant d'un refus de pilotage pour défaut de paiement. L'Administration a effectué une analyse des pertes de crédit prévues sur les débiteurs et cela donne une provision nulle au 31 décembre 2021 (nulle en 2020).

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 2020) relativement à ses placements, qui sont tous faits dans des certificats de placement garanti ou des obligations de sociétés (cote BBB- ou supérieure).

(c) Risque de liquidité

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

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

Sous la valeur comptable des créiteurs et des charges à payer, les comptes à payer et les charges à payer s'établissaient à 6 671 \$ (4 759 \$ en 2020), 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 5 434 \$ (5 367 \$ en 2020) et sont exigibles sur demande.

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

(d) Risque de marché

(i) Risque de taux d'intérêt

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

La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus durant l'exercice affichaient un taux d'intérêt moyen pondéré de 0,47 % (0,96 % en 2020).

Au 31 décembre 2021, 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 70 \$ (74 \$ en 2020) ou une baisse de 70 \$ (74 \$ en 2020) du profit sur la trésorerie et de placements de l'Administration pour l'exercice financier.

L'Administration a peu d'exposition au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses emprunts. Les fonds empruntés proviennent d'une banque à charte canadienne dont 5 995 \$ ont des taux fixes entre 2,70 % et 2,86 % qui ne peuvent pas être changés entre les dates d'échéance sans pénalité financière.



(ii) Risque de change et autre risque de prix

L'Administration n'est pas exposée actuellement à un risque de change ou à un autre risque de prix considérable. Il n'y avait pas de comptes créditeurs libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (nulle \$ en 2020).

(e) Justes valeurs

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

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

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

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

La juste valeur des emprunts de l'Administration est déterminée en actualisant les flux de trésorerie futurs de ces obligations financières au moyen des taux du marché du 31 décembre 2021 pour les dettes de durées semblables (niveau 2).

En date du 31 décembre 2021, la juste valeur des emprunts avant les coûts de financement reportés est estimée être équivalente à sa valeur comptable, soit 5 995 \$ (3 587 \$ en 2020). La juste valeur des emprunts varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur émission.

En date du 31 décembre 2021, la juste valeur des charges locatives est estimée être équivalente à sa valeur comptable, soit 1 605 \$ (677 \$ en 2020). La juste valeur des charges locatives varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur comptabilisation initiale.

5. Placements et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2021		2020	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
	\$	\$	\$	\$
À court terme				
Certificats de placement garanti	633	631	858	856
Obligations du gouvernement du Canada	—	—	291	285
Obligations de sociétés	534	539	118	117
	1 167	1 170	1 267	1 258
À long terme				
Certificats de placement garanti	551	549	—	—
Obligations de sociétés	637	642	477	472
	1 188	1 191	477	472
Total	2 355	2 361	1 744	1 730

Au 31 décembre 2021, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 0,70 % et 4,93 % et les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements étaient comme suit :

	Terme à courir		
	Au plus 1 an	1 à 2 ans	Total
	\$	\$	\$
Certificats de placement garanti	631	549	1 180
Obligations de sociétés	539	642	1 181
	1 170	1 191	2 361

41

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2021	2020
	\$	\$
Intérêts	19	15
Gains et pertes		
Gains réalisés durant l'exercice	—	—
	19	15

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 0,95 % (1,18 % en 2020). Le rendement inclut les gains et pertes réalisés, les paiements sur les dépôts et coupons (intérêts), les intérêts courus reçus et payés pour la vente et l'achat d'obligations, et les intérêts courus en date du 31 décembre 2021.

6. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes*	Moteurs de bateaux- pilotes*	Moteurs de rechange	Générateurs de rechange*	Équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre du droit d'utilisation (Note 11(b))	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1 ^{er} janvier 2020	876	14 836	2 034	—	415	3 761	261	1 308	23 491
Actifs acquis	72	2 329	—	125	—	338	—	36	2 900
Transferts	—	—	54	(54)	—	(15)	—	—	(15)
Cessions	(313)	(23)	—	(32)	(23)	(624)	(81)	(22)	(1 118)
Au 31 décembre 2020	635	17 142*	2 088	39	392	3 460	180	1 322	25 258
Actifs acquis	60	1 734	700	—	350	545	—	1 274	4 663
Au 31 décembre 2021	695	18 876*	2 788*	39	742*	4 005	180	2 596	29 921

Amortissement cumulé

Au 1 ^{er} janvier 2020	394	6 355	647	—	107	3 121	195	343	11 162
Amortissement	57	573	299	—	37	322	18	349	1 655
Cessions	(313)	(12)	(31)	—	(23)	(624)	(81)	(22)	(1 106)
Au 31 décembre 2020	138	6 916	915	—	121	2 819	132	670	11 711
Amortissement	65	588	289	—	41	262	18	347	1 610
Au 31 décembre 2021	203	7 504	1 204	—	162	3 081	150	1 017	13 321

Valeurs comptables

Au 31 décembre 2020	497	10 226	1 173	39	271	641	48	652	13 547
Au 31 décembre 2021	492	11 372	1 584	39	580	924	30	1 579	16 600

42

* En 2019, l'Administration a entrepris la construction d'un nouveau bateau-pilote. Au 31 décembre 2021, 5 570 \$ (2 786 \$ en 2020) des dépenses avaient été comptabilisés pendant la construction et dans la valeur comptable des bateaux-pilotes, et des moteurs et génératrices de bateaux-pilotes dans les immobilisations corporelles.



7. Actifs incorporels

	Logiciel	Total
	\$	\$
Coût		
Au 1^{er} janvier 2020	665	665
Actifs acquis	134	134
Transferts	15	15
Au 31 décembre 2020	814	814
Actifs acquis	451	451
Au 31 décembre 2021	1 265	1 265
Amortissement cumulé		
Au 1^{er} janvier 2020	665	665
Amortissement	—	—
Au 31 décembre 2020	665	665
Amortissement	13	13
Au 31 décembre 2021	678	678
<i>Valeurs comptables</i>		
Au 31 décembre 2020	149	149
Au 31 décembre 2021	587	587

8. Emprunts

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

Le 22 juillet 2014, l'Administration a obtenu une facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive pour assurer le financement de l'acquisition et de la modernisation des immobilisations corporelles. La durée du prêt de 1 700 \$ est de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,72 %. Le solde impayé au 31 décembre 2021 est de 257 \$ (506 \$ en 2020).

Le 13 octobre 2015, l'Administration a puisé dans sa facilité de prêt non garanti engagé à échéance dégressive en vue de fournir une deuxième tranche de financement pour les coûts d'acquisition et de modernisation des immobilisations corporelles. La durée du prêt de 1 300 \$ est de huit ans et deux mois à un taux annuel de 2,70 %. Le solde impayé au 31 décembre 2021 est de 338 \$ (508 \$ en 2020).

Le 18 octobre 2019, l'Administration a obtenu une facilité de prêt d'exploitation non engagé pour le financement provisoire de la construction d'un nouveau bateau-pilote. La facilité de 5 400 \$ n'avait pas d'échéance, était payable sur demande et était assortie d'un maximum de six retraits autorisés. Le prêt était consenti au taux d'intérêt annuel préférentiel de la banque à charte prêteuse. Une fois que le nouveau bateau-pilote a été livré en 2021, le prêt d'exploitation a été transformé le 22 décembre 2021 en prêt non garanti à échéance dégressive assorti d'une durée contractuelle de 120 mois et d'un taux



d'intérêt annuel de 2,86 %. Au 31 décembre 2021, le principal non payé était de 5 400 \$ (2 573 \$ en 2020 en vertu de la facilité de prêt d'exploitation).

Les remboursements estimés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2021 sont les suivants :

Exercice	\$
2022	710
2023	472
2024	310
2025	319
2026 et par la suite	4 184

9. Prestations de pension

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

Le Régime 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 liés 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.

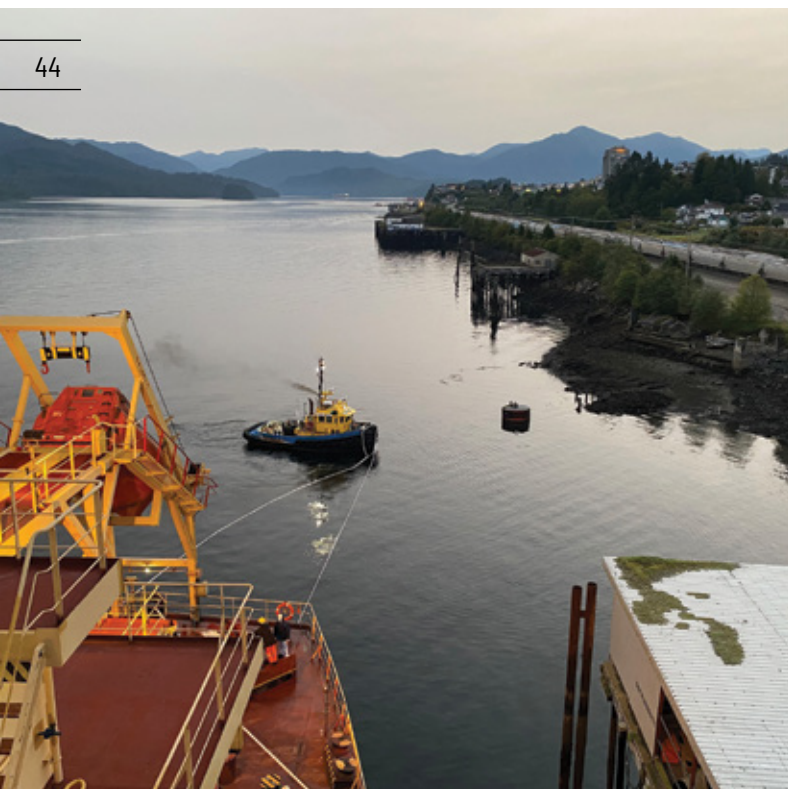
À compter du 1^{er} janvier 2021, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,01 \$ (1,01 \$ en 2020) pour chaque dollar cotisé par l'employé, et de 3,59 \$ (3,80 \$ en 2020) pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la partie du salaire supérieure à 182 \$ (173 \$ en 2020). Pour les nouveaux employés qui participent au Régime à partir du 1^{er} janvier 2013, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,00 \$ (1,00 \$ en 2020) pour chaque dollar cotisé par l'employé, et de 3,59 \$ (3,80 \$ en 2020) pour chaque dollar cotisé par l'employé pour la partie du salaire de l'employé supérieure à 182 \$ (173 \$ en 2020).

Des cotisations totales de 946 \$ (898 \$ en 2020) ont été comptabilisées comme une charge durant l'exercice en cours. L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 965 \$ en 2022.

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

10. Autres avantages du personnel

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



Voici une description générale des régimes d'avantages sociaux :

Exercice clos le 31 décembre	2021	2020
	\$	\$
Rapprochement de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Obligation au titre des prestations déterminées au début de l'exercice	889	984
Coût du service au cours de l'exercice	53	49
Intérêts débiteurs	16	26
Indemnités versées	(72)	(237)
Perte actuarielle (gain)	(57)	67
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	829	889
Rapprochement des actifs du régime		
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	—	—
Cotisations de l'employeur	72	237
Indemnités versées	(72)	(237)
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	—	—
Montants comptabilisés dans le résultat net		
Coût du service au cours de l'exercice	53	49
Intérêts débiteurs	16	26
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans le résultat net	69	75
Montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat global		
Perte actuarielle (gain) due aux changements des hypothèses financières	(57)	67
Coût net des prestations déterminées comptabilisé dans les autres éléments du résultat global	(57)	67
Rapprochement de la situation de capitalisation		
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	829	889
Juste valeur des actifs du régime à la fin de l'exercice	—	—
Déficit	829	889
Passif comptabilisé dans l'état de la situation financière	829	889
Classification de l'obligation au titre des prestations déterminées		
Tranche à court terme	174	283
Tranche à long terme	655	606
Obligation au titre des prestations déterminées à la fin de l'exercice	829	889

45

L'échéance moyenne pondérée des régimes d'avantages sociaux au 31 décembre 2021 est de 6,1 ans (9,0 ans en 2020).

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

Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de la charge		
Exercice clos le 31 décembre	2021	2020
Taux d'actualisation	2,00 %	2,90 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %
Hypothèses moyennes pondérées aux fins du calcul de l'obligation		
Au 31 décembre	2021	2020
Taux d'actualisation	2,60 %	2,00 %
Taux des augmentations salariales	2,00 %	2,00 %

Une analyse de sensibilité quantitative des principales hypothèses au 31 décembre 2021 a été effectuée :

Hypothèses	Taux d'actualisation		Échelle salariale	
	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %	Hausse de 1 %	Baisse de 1 %
Niveau de sensibilité	\$	\$	\$	\$
Incidence sur l'obligation au titre des prestations déterminées	(49)	56	52	(47)

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 120 \$ (72 \$ en 2021) dans les régimes d'avantages sociaux durant l'exercice financier de 2022.

11. Contrats de location

46

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 2020	\$ 839	\$ 126	\$ 965
Ajouts	—	36	36
Amortissement	(306)	(43)	(349)
Cessions	—	—	—
Solde au 31 décembre 2020	533	119	652
Ajouts	1 274	—	1 274
Amortissement	(315)	(32)	(347)
Cessions	—	—	—
Solde au 31 décembre 2021	1 492	87	1 579

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

Les intérêts sur les obligations au titre des contrats de location sont de 26 \$ (32 \$ en 2020).

Les charges et les liquidités engagées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 120 \$ (88 \$ en 2020). Les paiements variables au titre des contrats de location-exploitation non inclus dans la mesure des obligations locatives étaient nuls (nuls en 2020).

Les paiements d'intérêts de 26 \$ (32 \$ en 2020) et les paiements sur le principal de 346 \$ (347 \$ en 2020) sont classifiés dans l'état des flux de trésorerie comme des liquidités versées aux fournisseurs et des paiements sur le principal des contrats de location, respectivement.

d) Passifs liés aux contrats de location

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

	2021	2020
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	677	988
Ajouts pendant l'exercice	1 274	36
Remboursements sur le principal	(346)	(347)
Total des obligations au titre des contrats de location	1 605	677
Moins : portion actuelle des obligations au titre des contrats de location	(302)	(352)
Portion à long terme des obligations au titre des contrats de location	1 303	325

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

2022	349	\$
2023	321	
2024	350	
2025	325	
2026 et par la suite	391	
Total des engagements non réduits	1 736	\$

12. Gestion du capital

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

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2021 et 2020, l'Administration a respecté ces restrictions.

Le 7 août 2019, l'article 37 de la *Loi sur le pilotage* a été modifié afin d'accorder à l'Administration le droit de placer les fonds dont elle n'a pas besoin immédiatement dans n'importe quelle catégorie d'actifs financiers. L'approbation accordée à l'Administration pour effectuer des placements dans des obligations du gouvernement du Canada ou des gouvernements provinciaux ou municipaux, des instruments à rendement fixe ayant au moins une cote de crédit BBB- ou des certificats de placement garanti a émané du ministre des Finances par le biais de l'approbation du plan d'entreprise de l'Administration pour les années 2021 à 2025.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, de ses charges, de ses actifs, de ses passifs et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficacité.

13. Opérations entre entités apparentées

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

(a) Opérations commerciales

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

(b) Rémunération des principaux membres de la direction

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

Exercice clos le 31 décembre	2021	2020
	\$	\$
Rémunération de la haute direction		
Salaires et avantages à court terme des salariés	1 139	937
Cotisations au régime	121	112
	1 260	1 049
Rémunération du conseil d'administration		
Honoraires et indemnité quotidienne	207	203

14. Engagements

L'Administration a un accord avec un développeur de logiciels pour lui concevoir un logiciel sur mesure d'ici la fin du deuxième trimestre de 2022. Les paiements devraient totaliser environ 1 000 \$ avant taxes, dont 187 \$ avaient été dépensés en date du 31 décembre 2021 et le solde devant l'être en 2022.

Conformément au paragraphe 37.1 de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est tenue de verser à Transports Canada la somme de 755 \$ pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (441 \$ en 2021), dont 563 \$ avaient été inclus dans les charges à payer en date du 31 décembre 2021 (275 \$ en 2021). Les versements subséquents seront établis par Transports Canada à chaque année.

L'Administration a aussi un engagement avec Coast Hotels pour l'hébergement des pilotes à Vancouver. Les paiements en 2022 devraient être de l'ordre de 375 \$ (375 \$ en 2021).

L'Administration a un engagement mensuel avec Alkan Air Ltd. pour des vols journaliers nolisés. En 2022, les paiements devraient être de l'ordre de 83 \$ (2 639 \$ en 2021).

15. Information comparative

Les chiffres comparatifs pour certains postes ont été reclassifiés dans l'état du résultat global afin de se conformer à la présentation de l'exercice en cours et pour mieux refléter la nature des dépenses.



Les postes affectés par la reclassification sont les suivants :

	Déclaré en 2020	Reclassification	Après reclassification 2020
	\$	\$	\$
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	8 843	(8 843)	—
Transport des pilotes	8 319	724	9 043
Salaires et avantages du personnel	7 598	5 521	13 119
Services professionnels et spéciaux	856	80	936
Services publics, équipements, fournitures et autres	315	22	337
Locations	233	8	241
Réparations et entretien	81	800	881
Carburant	—	1,281	1,281
Frais financiers	—	194	194
Assurances	—	130	130
Déplacements	—	83	83
	26 245	—	26 245

16. COVID-19

La pandémie mondiale de COVID-19 devrait continuer d'avoir des répercussions sur les activités de l'Administration en 2022 et par la suite. On ne sait pas au juste quelle ampleur l'impact de la pandémie pourrait avoir à l'avenir sur l'exploitation de l'Administration, mais cela pourrait se répercuter d'une façon significative sur les résultats de ses opérations. Les perturbations directes pourraient résulter des mises en quarantaine des pilotes, des restrictions au niveau des services de navires et des fermetures de terminaux. Les perturbations indirectes des activités, qui sont plus difficiles à estimer et à prédire, incluent les changements dans les dépenses de consommation et les impacts sur les volumes d'échanges commerciaux dans tous les secteurs des produits de consommation. Les récentes augmentations d'infections dues au variant Omicron peuvent aussi se répercuter sur la disponibilité du personnel nécessaire aux opérations. Étant donné l'incertitude persistante, il est impossible pour l'instant de faire une estimation des répercussions financières de la pandémie sur les résultats d'exploitation futurs de l'Administration.

