

Administration de pilotage du Pacifique

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels non audités

Six mois jusqu'au 30 juin 2026

- Déclaration de la responsabilité de la direction
- États financiers non audités et notes
- Discussion et analyse de la direction

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000

Vancouver, (C.-B.) V6E 4A4

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Six mois jusqu'au 30 juin 2026

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. Elle est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration pour les périodes en question et aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

Original signé par :

John Wilson
Premier dirigeant

Vancouver (Colombie-Britannique)
27 août 2026

Original signé par :

Kingsley Chong
Dirigeant principal des finances

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**Non audité**

État de la situation financière
(en milliers de dollars canadiens)

ACTIFS

Au	30 juin 2026		31 décembre 2025	
À court terme				
Trésorerie	17 910	\$	17 711	\$
Comptes clients	12 591		6 524	
Investissements	1 842		1 230	
Frais payés d'avance et autres créances	2 190		2 021	
	<u>34 533</u>		<u>27 486</u>	
À long terme				
Placements	2 180		2 747	
Autres créances	101		100	
Immobilisations corporelles	35 800		38 454	
Actifs incorporels	782		842	
	<u>38 863</u>		<u>42 143</u>	
	<u>73 396</u>	\$	<u>69 629</u>	\$

PASSIFS

À court terme				
Créditeurs et charges à payer	22 039	\$	17 460	\$
Dette bancaire	345		343	
Autres avantages du personnel	(7)		29	
Obligations locatives	3 300		3 240	
	<u>25 677</u>		<u>21 072</u>	
À long terme				
Emprunts	3 162		3 334	
Autres avantages du personnel	630		606	
Obligations locatives	15 885		17 517	
	<u>19 677</u>		<u>21 457</u>	
	<u>45 354</u>		<u>42 529</u>	

CAPITAUX PROPRES

Bénéfices non distribués	28 042		27 100	
	<u>73 396</u>	\$	<u>69 629</u>	\$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État du résultat global
(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois jusqu'au 30 juin		Six mois jusqu'au 30 juin	
	2026	2025	2026	2025
Produits				
Droits de pilotage	49 313 \$	40 865 \$	86 145 \$	73 779 \$
Droits liés au simulateur, revenus de placements et autres	605	384	1 362	832
	49 918	41 249	87 507	74 611
Charges				
Honoraires de pilotes à contrat	31 070	25 482	54 828	45 792
Salaires et avantages du personnel	5 529	4 914	10 897	9 694
Transport des pilotes	5 906	4 328	9 554	6 955
Amortissement	1 576	1 548	3 153	3 096
Formation des pilotes	773	804	1 314	1 406
Carburant	1 036	641	1 779	1 210
Services professionnels et spéciaux	1 182	574	2 170	1 223
Réparations et entretien	554	793	1 099	1 122
Frais financiers	268	308	542	632
Services informatiques	231	145	426	307
Services publics, équipement, fournitures et autres	126	127	381	270
Assurances	71	66	137	128
Frais de déplacement	83	53	157	118
Locations	70	59	126	116
	48 475	39 842	86 563	72 069
Bénéfices pour la période	1 443	1 407	944	2 542
Autres éléments du résultat global, ne devant pas être reclassés dans l'état du résultat au cours d'une période ultérieure	-	-	-	-
Bénéfice global total	1 443 \$	1 407 \$	944 \$	2 542 \$

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE**Non audité**État des variations des capitaux propres
(en milliers de dollars canadiens)

	Six mois jusqu'au 30 juin	
	2026	2025
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	27 098 \$	22 175 \$
Bénéfice pour l'exercice	944	2 542
Autres éléments du résultat global (pertes) et ajustements	-	-
Bénéfice global total	<u>944</u>	<u>2 542</u>
Bénéfices non distribués à la clôture de la période	<u>28 042 \$</u>	<u>24 717 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Non audité

État des flux de trésorerie
(en milliers de dollars canadiens)

	Tois mois jusqu'au 30 juin		Six mois jusqu'au 30 juin	
	2026	2025	2026	2025
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	43 293 \$	39 438 \$	80 079 \$	72 004 \$
Sorties de trésorerie - fournisseurs et autres	(36 074)	(30 403)	(67 712)	(56 339)
Sorties de trésorerie - salariés	(5 873)	(4 811)	(10 761)	(9 377)
Frais financiers payés	(268)	(308)	(542)	(632)
Autres produits reçus	605	384	1 362	832
Flux net de trésorerie généré par les activités opérationnelles	1 684	4 300	2 426	6 488
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Achat de placements	(29)	(71)	(45)	(88)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(248)	(425)	(440)	(1 252)
Acquisition d'actifs incorporels	(0)	(3)	(0)	(3)
Flux net de trésorerie utilisé pour les activités d'investissement	(277)	(499)	(484)	(1 343)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(85)	(79)	(170)	(158)
Remboursement des obligations locatives	(801)	(735)	(1 572)	(1 446)
Flux de trésorerie net utilisé pour les activités de financement	(886)	(814)	(1 742)	(1 604)
Augmentation (baisse) nette de la trésorerie	521	2 987	199	3 541
Trésorerie au début de la période	17 389	13 901	17 711	13 347
Trésorerie à la fin de la période	17 910 \$	16 888 \$	17 910 \$	16 888 \$

Notes concernant les états financiers non audités

Mode de présentation

Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, les présents états financiers ne comprennent pas la totalité des éléments exigés pour les états financiers annuels et devraient être lus avec les états financiers annuels de l'Administration audités pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2025. La direction est d'avis que les états financiers tiennent compte de tous les ajustements nécessaires à la présentation juste des résultats pour la période intérimaire dont il est question.

1. Administration et objectifs

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

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

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

Les pilotes côtiers sont fournis par British Columbia Coast Pilots Ltd en vertu d'une entente de prestation de services. Les pilotes du fleuve Fraser sont des employés de l'Administration.

En juillet 2015, l'Administration a reçu des instructions en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor (C.P. 2015-1114), d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration a achevé la mise en œuvre de cette directive en janvier 2019 et confirme que les exigences de la directive ont été respectées au cours de l'année 2025.

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

2. Informations significatives sur les 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 Comité des finances et d'audit a autorisé la publication des états financiers trimestriels le 27 août 2026.

2.2 Exploitation conjointe

L'Administration a classé sa participation dans un accord conjoint comme une exploitation conjointe lorsque l'Administration a à la fois des droits sur les actifs et des obligations au titre des passifs de l'accord

conjoint. Dans son évaluation de la classification de sa participation dans l'accord conjoint, l'Administration a pris en compte la structure, la forme juridique et les conditions contractuelles.

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

2.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend l'encaisse et les dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes. Les équivalents de trésorerie comprennent les placements à court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au [-] août 2026.

2.4 Instruments financiers

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

Actifs financiers

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie, les comptes clients, les autres créances et les placements.

Lors de la comptabilisation initiale, l'Administration classe ses actifs financiers tels qu'ils sont mesurés à un coût amorti, à la juste valeur par le biais d'autres éléments du résultat global ou à la juste valeur par le biais des profits ou 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 mesurés à un coût amorti lorsque les deux conditions suivantes sont remplies :

- (a) L'actif financier est détenu dans un modèle de gestion dont l'objectif consiste à détenir des actifs financiers afin de recueillir des flux de trésorerie contractuels; et
- (b) Les modalités contractuelles de l'actif financier engendrent à des dates spécifiques des flux de trésorerie qui sont uniquement des paiements de principal et d'intérêts sur le montant de principal non réglé.

Les actifs financiers sont mesurés à leur juste valeur par le biais d'autres résultats globaux quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- (a) Les actifs financiers sont détenus dans un modèle de gestion dont l'objectif est atteint en recueillant

- les flux de trésorerie contractuels et en vendant les actifs financiers; et
- (b) Les modalités contractuelles de l'actif financier engendrent à des dates spécifiques des flux de trésorerie qui sont uniquement des paiements de principal et d'intérêts sur le montant de principal non réglé.

La trésorerie de l'Administration est comptabilisée initialement à sa juste valeur, puis mesurée au coût amorti.

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

Étant donné que l'objectif de la politique de placement de l'Administration consiste à détenir des placements et à recueillir à des dates spécifiques des flux de trésorerie contractuels qui sont uniquement du principal et des intérêts sur les montants non réglés, les placements de l'Administration sont mesurés à 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 des taux d'intérêt en vigueur. Au besoin, l'Administration comptabilise une correction de valeur pour les pertes de crédit. Ces pertes de crédit sont incluses dans le résultat global et réduisent la valeur comptable des placements connexes. Les intérêts créditeurs et les gains ou pertes sur la décomptabilisation sont inclus dans le résultat global.

Passifs financiers

Les passifs financiers sont comptabilisés quand l'Administration devient une partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier et sont classés comme étant mesurés au coût amorti, sauf pour le passif financier comptabilisé mesuré à la juste valeur par le biais des profits ou pertes.

Les passifs financiers de l'Administration comprennent les créditeurs et les charges à payer, les obligations locatives et les emprunts, et ils sont tous classés comme étant mesurés au coût amorti selon la méthode des intérêts effectifs. Le passif financier est supprimé de l'état de la situation financière quand l'obligation spécifiée dans le contrat est résiliée, annulée ou expirée.

2.5 Immobilisations corporelles

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

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

- Bâtiments et quais flottants 10 à 20 ans
- Bateaux-pilotes 25 ans
- Moteurs de bateaux-pilotes 10 250 heures de fonctionnement
- Générateurs pour bateaux-pilotes 10 ans
- Équipement
 - Communication et autre 4 à 10 ans
 - Ordinateurs 3 ans
 - Simulateurs 5 à 7 ans
- Améliorations locatives Plus courte des deux périodes suivantes : 10 ans ou durée du bail
- Actifs au titre du droit d'utilisation Durée du bail

En ce qui concerne les simulateurs, les équipements de communication et autre, la part de l'administration dans le coût des logiciels achetés 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 et inscrits dans les immobilisations corporelles.

De plus, l'Administration examine la valeur comptable de ses actifs non financiers, ce qui comprend les immobilisations corporelles, à chaque fin d'exercice financier pour déterminer s'il existe des signes de baisse de valeur. 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 ramenés à leur valeur actualisée au moyen d'un taux d'actualisation qui reflète les évaluations actuelles du marché pour la valeur de rendement de l'argent et les risques propres à l'actif.

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

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

2.6 Actifs incorporels

À l'exclusion des logiciels faisant partie intégrante du matériel, les logiciels acquis sont enregistrés au prix coûtant et amortis selon la méthode linéaire pendant leur durée de vie utile estimée pouvant aller jusqu'à 10 ans.

2.7 Contrats de location

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

i. Détermination si un arrangement 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 de décider de l'utilisation de l'actif.

Pour des raisons pratiques, l'Administration a décidé de :

- Comptabiliser les contrats de location dont la durée résiduelle est inférieure à 12 mois comme des contrats de location à court terme, et passer la charge en résultat selon la méthode linéaire sur la durée du contrat; et de
- Comptabiliser les paiements locatifs comme une dépense et de ne pas constater l'actif au titre du droit d'utilisation si l'actif sous-jacent est de faible valeur.

ii. Comptabilisation et évaluation 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 immobilisations corporelles.

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 évaluation du passif locatif

Le passif locatif est initialement mesuré à la valeur actuelle des paiements locatifs 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 en charges dans le résultat lorsqu'ils sont engagés. 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 bilan.

Le passif locatif est ensuite mesuré à un coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt en vigueur. 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 le résultat ou la perte global(e) si la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation a été ramenée à zéro.

2.8 Avantages sociaux du personnel

i. Prestations de retraite

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

ii. Autres avantages du personnel

Les membres de la direction, les salariés syndiqués et les pilotes du fleuve Fraser ont droit à des congés de maladie aux termes des conventions collectives ou des contrats de travail. Les salariés syndiqués ont droit à des 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 hypothétique de la direction.

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

2.9 Comptabilisation des produits

L'Administration comptabilise les produits au moment du transfert du contrôle des services promis aux clients selon un montant qui reflète la somme à laquelle l'Administration s'attend à recueillir en échange

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

3. Jugements et estimations comptables importants

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'a 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

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 la durée d'amortissement des actifs au titre du droit d'utilisation.

Après la date de début, l'Administration réévalue le passif du contrat de location pour refléter les changements dans les paiements locatifs lorsque l'Administration est raisonnablement certaine d'exercer une option qui modifierait les paiements locatifs. L'actif au titre du droit d'utilisation est ajusté pour tenir compte de la réévaluation du passif locatif.

(b) Estimations comptables importantes

Amortissement – immobilisations corporelles

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.

Discussion et analyse de la direction

Résultats financiers non audités en date du 30 juin 2026

Affectations	2026	2025	Différence	2026	
	Données actuelles	Données actuelles		Budget	Écart
Voyages côtiers	7 563	6 875	688	6 842	721
Voyages fluviaux	725	619	106	622	103
Total	8 288	7 494	794	7 464	824

Les affectations de pilotage depuis le début de l'année ont totalisé 8 288, une augmentation de 794 affectations (11 %) comparativement à 7 494 pour la même période en 2025 et à 824 (11 %) en sus des 7 464 affectations que prévoyait le plan d'exploitation de 2026. Les affectations côtières ont augmenté de 688 (10 %) par rapport à l'an dernier et dépassé le plan par 721 affectations (11 %), tandis que celles sur le fleuve Fraser ont augmenté de 106 affectations (17 %) comparativement à 2025 et ont dépassé par 103 affectations (17 %) le plan. Les volumes d'affectations plus élevés reflètent le trafic qui demeure robuste dans les zones desservies par l'Administration et ont contribué au rendement favorable des recettes déclaré pendant la période.

Par secteur, les pétroliers liés à l'énergie ont compté pour 4,8 % de l'augmentation de 11 % et les expéditions de céréales ont compté pour 2,2 % de l'augmentation de 47 %. Il y a eu 1 025 affectations liées à l'énergie en 2026 contre 663 pour la même période en 2025, soit +54,6 % d'une année sur l'autre. Il y a eu 232 affectations liées au GNL en 2026 contre neuf en 2025. Les expéditions de céréales ont compté 1 147 affectations en 2026 contre 983 pour la même période l'année dernière, soit une augmentation de 16,7 % d'une année à l'autre, poursuivant la tendance résultant de la récolte record de l'an dernier. Avec ces niveaux de trafic, l'Administration a généré des produits totaux de 87,5 millions de dollars et un bénéfice net de 0,9 million de dollars pour cette période.

Les flux de trésorerie découlant des activités opérationnelles ont entraîné des entrées de 2,4 millions de dollars pour la période de six mois. Celles-ci ont été compensées par des dépenses d'immobilisations de 0,5 million de dollars et le remboursement d'emprunts et d'obligations locatives de 1,7 million de dollars. Ainsi, la trésorerie et les équivalents de trésorerie ont augmenté de 0,2 million de dollars, passant de 17,7 millions de dollars au 31 décembre 2025 à 17,9 millions de dollars au 30 juin 2026. Notre dette au 30 juin 2026 s'élevait à 3,5 millions de dollars.

Les dépenses d'investissement de 0,5 million de dollars en 2026 étaient pour du matériel divers et la modernisation planifiée du bateau-pilote Chinook. Les dépenses en immobilisations prévues pour 2026 s'élèvent à 29,4 millions de dollars, comprenant principalement un hélicoptère (actif en vertu d'un droit d'utilisation) et les coûts de construction pour un nouveau bateau-pilote

Analyse des secteurs opérationnels

Six mois jusqu'au 30 juin 2026

(milliers de dollars)

	2026	2025		2026	
	Données réelles	Données réelles	Écart %	Budget	Variance %
Produits du pilotage côtier	59 782 \$	51 533 \$	16%	53 819 \$	11%
Charges des pilotes côtiers contractuels	54 828 \$	45 792 \$	20%	48 378 \$	13%
Marge du pilotage côtier	4 955 \$	5 740 \$		5 441 \$	
Produits des bateaux-pilotes et hélicoptères	13 620 \$	11 765 \$	16%	11 260 \$	21%
Charges des bateaux-pilotes et hélicoptères	9 970 \$	8 163 \$	22%	8 480 \$	18%
Marge des bateaux-pilotes et hélicoptères	3 650 \$	3 602 \$		2 780 \$	
Produits des déplacements	7 963 \$	6 419 \$	24%	6 553 \$	22%
Charges des déplacements des pilotes	6 990 \$	5 025 \$	39%	4 969 \$	41%
Marge des déplacements	972 \$	1 394 \$		1 584 \$	
Produits du pilotage fluvial	3 074 \$	2 633 \$	17%	2 699 \$	14%
Salaires et avantages sociaux des pilotes fluviaux	2 870 \$	2 541 \$	13%	2 658 \$	8%
Marge du pilotage fluvial	204 \$	91 \$		41 \$	
Marge totale	9 781 \$	10 827 \$		9 846 \$	
Autres produits et charges					
Suppléments	1 706 \$	1 430 \$	19%	1 864 \$	-8%
Autres produits	1 362 \$	832 \$	64%	695 \$	96%
Formation des pilotes	(1 314 \$)	(1 406 \$)	-7%	(1 287 \$)	2%
Salaires et avantages sociaux du personnel administratif	(3 790 \$)	(3 500 \$)	8%	(3 654 \$)	4%
Amortissements	(3 153 \$)	(3 096 \$)	2%	(3 360 \$)	-6%
Autres charges	(3 648 \$)	(2 546 \$)	43%	(3 179 \$)	15%
BÉNÉFICE (PERTE) TOTAL	944 \$	2 540 \$		925 \$	

Pour les six mois se terminant le 30 juin 2026, l'Administration a déclaré un bénéfice net de 0,9 million de dollars, comparativement à 2,5 millions de dollars pour la même période en 2025 et à un revenu de 0,9 million de dollars planifié pour 2026. Les volumes d'affectations et les taux des frais de service plus élevés ont augmenté les recettes du segment d'exploitation; toutefois, les marges ont été inférieures à l'année d'avant parce que les coûts du pilotage, des bateaux-pilotes et des hélicoptères ont augmenté plus vite que les recettes connexes. Spécifiquement, les augmentations de taux des frais de service sont entrées en vigueur le 1^{er} avril, tandis que celles des charges des pilotes étaient effectives depuis le 1^{er} janvier. En outre, le volume d'affectations plus élevé avec une proportion plus importante d'affectations à deux pilotes s'est traduit par des frais de rappel supérieurs. Le résultat financier a été soutenu par une hausse du poste Autres produits et une baisse des postes Formation des pilotes et Amortissement par rapport au plan, partiellement contrebalancées par les postes Salaires et avantages sociaux du personnel administratif et Autres coûts plus élevés.

- La marge opérationnelle depuis le début de l'année était de 9,5 millions de dollars (11,2 %), comparativement à 10,8 millions de dollars (15,0 %) l'année d'avant et à une marge budgétée de 9,8 millions de dollars (13,2 %). Les recettes ont augmenté dans tous les segments opérationnels en raison des volumes de trafic et des taux des frais de service plus élevés, mais le rendement de la marge était inférieur à l'année d'avant et légèrement sous le plan car les dépenses liées au rappel de pilotage sont restées élevées et la dépense liée au service d'affrètement aérien pour Prince Rupert, qui remplace les vols réguliers, est nouvelle pour 2026.
- Le pilotage côtier a généré des revenus de 59,8 millions de dollars, en hausse de 16 % par rapport à l'année d'avant et de 11 % par rapport au plan. Les dépenses contractuelles ont augmenté de 20 %, ce qui a donné une marge de 5,0 millions de dollars et un pourcentage de marge de 8,3 %, comparativement à 11,1 % en 2025 et aux 10,1 % budgétés. La baisse du pourcentage de marge reflète le fait que les taux des droits de service ont augmenté plus tard que les droits de pilotage, et les rappels de pilotes côtiers élevés nécessaires pour répondre à l'augmentation du volume d'affectations et à la proportion accrue d'affectations à deux pilotes.
- Les revenus des bateaux-pilotes et des hélicoptères ont augmenté de 16 % pour atteindre 13,6 millions de dollars et ont dépassé le budget de 21 %. Les coûts opérationnels ont grimpé plus vite, ce qui a donné une marge de 3,4 millions de dollars, comparativement à 3,6 millions de dollars l'année d'avant et aux 2,8 millions de dollars budgétés. Le pourcentage de marge était de 24,6 %, en dessous de celle de 30,6 % l'année d'avant et généralement conforme à la marge budgétée de 24,7 %.
- Les produits des déplacements ont augmenté de 24 % pour atteindre 8,0 millions de dollars et ont dépassé le plan de 22 %. Les dépenses liées aux déplacements des pilotes ont augmenté de 39 % et ont été supérieures de 41 % au plan, ce qui a donné une marge de 1,0 million de dollars, comparativement à 1,4 million de dollars l'année d'avant et au 1,6 million de dollars budgété. La baisse de pourcentage de marge qui en résulte est occasionnée par le service d'affrètement aérien pour Prince Rupert qui a été instauré en 2026, en remplacement des vols réguliers, et ne figurait pas dans le plan d'entreprise.
- Les revenus du pilotage fluvial ont augmenté de 17 % pour atteindre 3,1 millions de dollars, tandis que les salaires et les avantages sociaux ont grimpé de 13 %. Ce segment a généré une marge de 0,2 million de dollars comparativement à 0,1 million de dollars l'année d'avant et au 0,04 million de dollars budgété. Le pourcentage de marge a atteint 6,6 %, dépassant l'année antérieure et le budget.
- Outre les segments opérationnels, les recettes tirées du supplément ont augmenté de 19 % pour atteindre 1,7 million de dollars, mais elles ont été inférieures de 8 % au plan du fait de l'entrée en vigueur des hausses de frais de service pour trois des six derniers mois. Les autres revenus ont progressé de 64 % pour atteindre 1,4 million de dollars et dépassé le budget de 96 % principalement pour la portion coentreprise des recettes associées à PStar. La formation des pilotes et l'amortissement ont été inférieurs au budget, alors que les salaires et les avantages sociaux du personnel administratif et les autres coûts ont dépassé légèrement le budget. Globalement, l'Administration a déclaré un revenu net depuis le début de l'année de 0,9 million de dollars, comparativement aux 2,5 millions de dollars pour l'année d'avant et était d'une façon générale largement conforme aux résultats financiers budgétés de 0,9 million de dollars.

Principaux indicateurs de rendement

Le conseil d'administration examine régulièrement le rendement de l'Administration. Certains indicateurs clés de rendement se trouvent dans le présent rapport et sont présentés ci-dessous.

Administration de pilotage du Pacifique INDICATEURS CLÉS DE RENDEMENT Période de six mois jusqu'au 30 juin 2026



	2026	2025
Nombre total d'affectations (variation en pourcentage d'une année à l'autre)	8288 10.7%	7489 13.9%
Sécurité		
1 Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote [≤ 1]	2	0
2 Incidents à bord de bateaux-pilotes [≤ 1]	1	1
3 Rapports de pollution des bateaux-pilotes [≤ 1]	0	0
Fiabilité		
4 Nombre de retards (heures) causés par les pilotes [≤ 1]	1 (1)	1 (6)
5 Nombre de retards (heures) causés par des erreurs de répartition [≤ 1]	0	0
6 Nombres de retards (heures) causés par les bateaux-pilotes [≤ 1]	0	1 (3)
7 Nombre total de retards (total des heures de retard) [≤ 3]	1 (1)	2 (9)
Rendement: Pilotes		
8 Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [0%] (nombre de plaintes/total des affectations)	0,01%	0,06%
9 Rappels en pourcentage des affectations [$\leq 2.5\%$]	6,6%	1,9%
10 Affectations annualisées par pilote		
a) Côte [≥ 111]	135	129
b) Fleuve Fraser [≥ 113]	132	118
11 Utilisation des pilotes – retards au terminal [$\leq 5\%$] (nombre d'heures de retard au terminal/nombre total d'heures de l'affectation)	1%	2%
12 Utilisation des pilotes - annulations [$\leq 8\%$] (nombre d'annulations/nombre d'affectations)	9,2%	9%
Rendement : Général		
13 Maintien d'une moyenne de 3 jours ouvrables pour accuser réception des plaintes [≤ 3 jours]	2	3
14 Différends concernant les factures, résultant d'informations contestées sur les affectations [$\leq 1\%$] (nombre de différends/nombre de factures émises)	0,3%	0,3%
Finances		
15 Revenu / coût moyen par affectation		
a) Produit [10 720 \$]	10 558 \$	9 956 \$
b) Charges [10 638 \$]	10 444 \$	9 617 \$
c) Bénéfice (perte) [82 \$]	114 \$	339 \$
16 Maintien de réserves adéquates (liquidités et placements) [≥ 21 M \$ (en milliers) au 31 décembre]	22 \$	21 \$
17 Comptes débiteurs - pourcentage des factures de moins de 30 jours civils [$\geq 95\%$]	96%	98%
18 Ratio de fonds de roulement - actifs à cours terme/passifs à cours terme [1.0]	1,3	1,2

Remarque : les montants entre [] indiquent les objectifs pour 2026