

ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DU PACIFIQUE
RAPPORT
ANNUEL 2024



Administration de pilotage
du Pacifique Canada

Pacific Pilotage
Authority Canada

Canada



14 088
affectations

4,9 % de plus que l'an dernier



99,99 %
des affectations
sans incident



recettes de
137,6 M\$

11,5 % de plus que l'an dernier

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



TABLE DES MATIÈRES

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT	3
PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE	5
Mandat	5
Principes	5
Énoncé de vision	6
Énoncé de mission	6
Valeurs de l'Administration	7
Objectifs stratégiques	7
ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS DE L'ANNÉE	8
PRINCIPALES ACTIVITÉS EN 2024	9
Indicateurs clés du rendement	11
Résumé financier quinquennal	12
GOVERNANCE DE L'ADMINISTRATION	13
Comités du Conseil	13
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION	14
Ressources humaines	15
Recrutement et formation des pilotes	15
Examens et liste d'admissibilité des pilotes	16
GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS	17
REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE	18
Analyse du trafic	18
Rapport d'incidents	20
Analyse financière de 2024	21
PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2025 ET AU-DELÀ	24
ANNEXES	
États financiers annuels audités	25
Rapport sur les divulgations financières liées au climat pour 2024 (non-audité)	46

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT

Le 27 mars 2025

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

Madame la Ministre,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'APP), c'est avec plaisir que nous présentons le rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2024.

Tout au long de 2024, l'APP a continué d'enregistrer une croissance globale des affectations, terminant l'année avec un nombre record de 14 088 commandes uniques de navires et des recettes de 138 millions de dollars. Cette croissance était en partie directement imputable au début, en mai 2024, aux exportations de Trans Mountain Pipeline, ainsi qu'à une augmentation des arrivées de porte-conteneurs et de navires céréaliers sur la côte de la Colombie-Britannique. Avec les 156 passages de navires-citernes chargés en provenance du terminal Westridge à Burnaby (C.-B.) effectués en date du 31 décembre, nous sommes très fiers du rôle joué par l'APP et notre partenaire stratégique, British Columbia Coast Pilots Ltd. (BC Coast Pilots) pour assurer l'acheminement en douceur de cette importante ressource canadienne par nos eaux côtières.

Nous sommes également fiers de la place que tient le pilotage maritime dans la sécurité du transport maritime sur la côte pacifique du Canada et dans l'économie de la nation.

Le départ du premier navire-citerne, le Dubai Angel, de Westridge le 25 mai a aussi marqué le début officiel de notre programme d'hélicoptères (sud). Cette initiative, qui s'inscrit dans le cadre d'un contrat de services avec Talon Helicopters Ltd, de Vancouver, accroît la sécurité et l'efficacité des navires-citernes chargés de pétrole brut lors de leurs passages vers la mer. L'APP a aussi utilisé cette nouvelle capacité pour améliorer son rôle dans la sécurité maritime en embarquant promptement les pilotes à bord des navires qui draguent leurs ancres pendant les tempêtes hivernales. Étant donné ce succès initial, l'APP a l'intention de collaborer avec les clients et les intervenants pour recenser d'autres usages potentiels pour les transferts par hélicoptère.

En juillet, nous avons reçu les résultats et les recommandations de l'examen spécial mené par le Bureau du vérificateur général (BVG) en automne 2023. L'APP est reconnaissante du travail minutieux accompli par ce dernier et elle a déjà mis en œuvre la majorité des recommandations du BVG. Nous continuons à traiter les points restants et sommes impatients de faire une mise à jour finale avant la fin mai 2025. Par ailleurs, l'Administration continue de prendre des mesures importantes pour mettre en œuvre les priorités du gouvernement en matière d'équité salariale, d'accessibilité, de langues officielles et d'action climatique. Il convient de noter que le rapport annuel de 2024 marque notre première année de divulgation des risques liés au climat et des mesures sur les émissions de gaz à effet de

serre. De même, l'APP continue de s'aligner sur la Stratégie pour un gouvernement vert et continuera de rendre compte des progrès réalisés dans ce domaine.

L'APP a également donné suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) reliées au naufrage du

remorqueur *Ingenika* au début de 2021. Elle a pris des mesures immédiates pour réagir à cette orientation, en révisant le processus d'examen des dispenses de pilotage et en établissant un robuste processus de vérification des dispenses. Fin décembre, le BST nous a avisés que nos mesures satisfaisaient pleinement les recommandations et qu'il a clos le dossier.

En ce qui concerne les dispenses de pilotage, l'APP a collaboré étroitement avec Transports Canada pour régler un problème persistant lié aux exigences de temps en mer imposées aux demandeurs de dispense en vertu du *Règlement général sur le pilotage*. Cette exigence, qui aurait pu avoir un impact significatif sur l'industrie nationale des remorqueurs et navires de service, obligeait auparavant les demandeurs à avoir un nombre spécifique et considérable de jours sur l'ensemble de la côte Ouest, plutôt qu'une expérience distincte dans des eaux locales.

L'APP contribue au système de sécurité maritime du Canada en travaillant de près avec les trois autres administrations de pilotage du pays pour procurer aux Canadiens un réseau de pilotage maritime de classe mondiale.

La sécurité maritime a été améliorée à la suite de la publication d'une ordonnance provisoire en vertu de la *Loi sur le pilotage* en novembre 2024, car les demandeurs doivent obtenir à présent un nombre minimum de passages dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle la dispense est souhaitée.

Sur le plan opérationnel, nous avons continué à maintenir un dossier exceptionnel au chapitre de la sécurité et du service en 2024. Les retards ont été minimes et il n'y a eu qu'un seul incident mineur sur les 14 088 affectations de pilotage effectuées. Le fait que les pilotes montent à bord en empruntant une échelle demeure l'aspect le plus risqué de leur travail, c'est pourquoi nous continuons à porter notre attention sur la sécurité des pilotes et des équipages des bateaux-pilotes. Dans le cadre de nos efforts incessants pour améliorer l'efficacité, tout en anticipant le début planifié des exportations de LNG Canada, l'APP a l'intention de nolisier un avion pour transférer les pilotes entre les côtes sud et nord de la Colombie-Britannique.

L'APP continue de collaborer étroitement avec BC Coast Pilots, le secteur du transport maritime et les communautés côtières où elle mène des activités. Comme le reflète le début des exportations accrues de pétrole brut canadien provenant du pipeline Trans Mountain, ces relations importantes contribuent à une saine gouvernance et prise de décisions, tout en renforçant le transport maritime dans la région. L'APP contribue au système de sécurité maritime du Canada en travaillant de près avec les trois autres administrations de pilotage du pays. Ce faisant, nous continuons à repérer et à développer des occasions de réaliser des économies d'échelle, une uniformité et un soutien mutuel en procurant aux Canadiens un réseau de pilotage maritime de classe mondiale.

Pour finir et comme toujours, nous tenons à remercier sincèrement nos employés, BC Coast Pilots et le conseil d'administration pour leur dévouement et leurs contributions afin que nous puissions mener à bien notre mandat. Comme cela est reflété dans le travail que nous accomplissons avec le groupe de la sécurité et la sûreté maritimes sur les dispenses de pilotage, nous poursuivons également notre étroite collaboration avec Transports Canada. Nous sommes reconnaissants de leur réactivité et leur engagement dans l'exécution de notre mandat.

Respectueusement soumis,



Lorraine Cunningham
Présidente du Conseil



John Wilson
Premier dirigeant



Le simulateur de pilotage aux fins de formation et de recherche (PSTAR) a atteint un taux d'utilisation de 84 % en 2024

PROFIL DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

Sur la côte ouest du Canada, les navires commerciaux de plus de 350 tonneaux de jauge brute et toute embarcation de plaisance de plus de 500 tonneaux de jauge brute sont tenus d'utiliser les services d'un pilote maritime canadien. Cette exigence est stipulée dans le *Règlement général sur le pilotage*, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, et elle assure que les bateaux naviguent en sécurité dans les eaux de pilotage désignées.

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») est une société d'État fédérale chargée d'administrer les services de pilotage maritime dans ces eaux. Notre territoire de compétence

couvre la totalité de la côte de la Colombie-Britannique et inclut le fleuve Fraser, ce qui en fait la plus vaste zone de pilotage obligatoire au monde. Notre modèle de pilotage côtier unique en son genre permet à l'Administration de fournir un service dans tous les ports de la côte Ouest, ainsi qu'aux paquebots de croisière qui empruntent le passage intérieur de la Colombie-Britannique, avec un petit groupe de pilotes maritimes.

Le mouvement sécuritaire et efficace des navires évite les accidents, protège les écosystèmes marins et soutient la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Mandat

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

Principes

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



la prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime et la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement



la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente



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



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

Énoncé de vision



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

Notre vision est audacieuse et ambitieuse, tout comme les membres de l'équipe de l'Administration.

Pour concrétiser sa vision, l'Administration doit :

- maintenir un profil de sécurité la plaçant en tête de l'industrie
- se doter d'une culture d'efficacité opérationnelle garantissant que le client reçoive une réelle valeur pour les frais qu'il verse et permettant à l'Administration d'assurer son autonomie financière
- jouer un rôle de chef de file du secteur maritime aux niveaux régional et national

Énoncé de mission



L'Administration est déterminée à fournir des services de pilotage maritime sûrs, efficaces et rentables. Nous y arriverons grâce à des partenariats avec les pilotes maritimes, 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.

Valeurs de l'Administration



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

Honnêteté et intégrité

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

Relations positives avec les intervenants

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

Qualité du service

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

Obligation de rendre des comptes et responsabilité

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

Adaptabilité et innovation

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

Objectifs stratégiques



Les objectifs stratégiques de l'Administration énoncés dans son plan stratégique pour 2024 – 2029 sont les suivants :

1. Système de pilotage national

Collaborer avec Transports Canada, les autres administrations de pilotage et les partenaires clés pour élaborer un **système de pilotage national** qui est aligné sur les objectifs de Transports Canada établis dans la *Loi sur le pilotage* pour un programme de pilotage pancanadien, tout en respectant les modèles et l'expertise régionaux.

2. Pilotage de prochaine génération

Établir une vision d'avenir pour le **pilotage de prochaine génération** qui tire parti des technologies pour l'administration de pilotage et la communauté de pilotage en tenant compte de l'apport des partenaires clés.

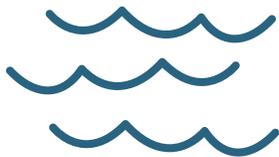
3. Main-d'œuvre de l'avenir

Définir, mettre en œuvre et adopter un nouveau modèle pour le capital humain – **la main-d'œuvre de l'avenir** – pour l'Administration et le pilotage sur la côte ouest du Canada.

4. Excellence de l'exploitation et des services

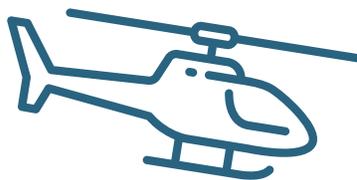
S'engager à **améliorer et à bonifier continuellement** les services que l'Administration fournit à ses clients tout en restant financièrement responsable.

ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS DE L'ANNÉE



Un nouveau sommet

L'APP a franchi une nouvelle étape avec un nombre record de 14 088 affectations de pilotage réalisées en 2024.



Opérations de haut vol

Dans le cadre d'opérations lancées en mai, des hélicoptères ont transféré des pilotes vers et depuis 156 pétroliers en partance du terminal Westridge de Trans Mountain, nouvellement agrandi, apportant ainsi des niveaux accrus de sécurité et d'efficacité.



Favoriser la diversité, bâtir l'avenir

La nouvelle bourse Kevin Obermeyer de l'APP a été attribuée pour la première fois en 2024. Cette bourse soutient les étudiants issus de milieux traditionnellement sous-représentés inscrits dans des programmes d'études maritimes au BCIT.



PRINCIPALES ACTIVITÉS EN 2024

Les résultats des principales activités menées en 2024 pour atteindre nos objectifs stratégiques ont été les suivants :

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
Collaborer avec Transports Canada, les autres administrations de pilotage et les partenaires clés pour élaborer un système de pilotage national qui est aligné sur les objectifs de Transports Canada établis dans la <i>Loi sur le pilotage</i> pour un programme de pilotage pancanadien, tout en respectant les modèles et l'expertise régionaux	Se réunir régulièrement avec les présidents du Conseil et les premiers dirigeants des quatre administrations de pilotage, et être un membre actif du Comité consultatif national sur le pilotage (CCNP)	Les présidents des conseils d'administration et les premiers dirigeants se sont réunis en juin 2024 et ont examiné les domaines d'harmonisation nationale, notamment les limiteurs de puissance des moteurs et les protocoles d'intervention en cas d'incident. L'APP a participé aux réunions du CCNP (la dernière en août 2024) pour représenter la contribution du pilotage à la sécurité et au commerce maritime au Canada.
	Collaborer avec Transports Canada pour examiner les zones de pilotage obligatoire afin de soutenir les nouveaux projets de Trans Mountain et LNG Canada	Arrêté d'urgence approuvé pour la zone de pilotage obligatoire pour les navires-citernes au départ du terminal Westridge . L'APP travaille avec TC pour une extension de la zone obligatoire avant le démarrage de LNG Canada en 2025.
	Collaborer avec l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) pour renforcer les relations avec l'APP	La présidente du Conseil et le premier dirigeant de l'APP ont assisté récemment à la conférence de l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA). Ils ont tenu la première d'une série de réunions récurrentes avec l'APMC.
	Collaborer avec Transports Canada, les autres administrations de pilotage et la communauté du pilotage à l'élaboration du règlement sur les systèmes de gestion de la qualité et de la sécurité (SGQS)	Un nouveau gestionnaire chargé du SGQS a établi un système de notification. Le processus de mise en œuvre du SGQS est en cours.
Établir une vision d'avenir pour le pilotage de prochaine génération qui tire parti des technologies pour l'administration de pilotage et la communauté de pilotage en tenant compte de l'apport des partenaires clés	S'impliquer auprès de partenaires clés pour promouvoir des initiatives portuaires intelligentes (p. ex. Programme de gestion active de la circulation des navires (PGACN))	L'Administration a participé à un exercice de simulation avec l'Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF) et le groupe de travail sur le PGACN
	Mettre à profit la coentreprise formée avec le simulateur de pilotage aux fins de formation et de recherche (PSTAR) pour soutenir d'importants projets maritimes sur la côte Ouest	Utilisation à 84 % du simulateur par rapport à la disponibilité prévue. Les bénéfices dégagés seront utilisés pour les futures mises à niveau du système.

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
<p>Définir, mettre en œuvre et adopter un nouveau modèle pour le capital humain – la main-d’œuvre de l’avenir – pour l’Administration et le pilotage sur la côte ouest du Canada</p>	<p>Recenser et documenter les pratiques en matière de capital humain pertinentes au pilotage maritime</p> <p>Recenser des approches nouvelles et différentes pour s’attaquer aux obstacles systémiques dans l’embauche et la vérification des connaissances, des compétences et des capacités (p. ex. embauche de femmes, d’Autochtones)</p> <p>Recruter des élèves de diverses disciplines pour effectuer un stage avec l’Administration</p>	<p>Participation à la conférence Imagine Marine inaugurale, une conférence nationale sur le développement de la main-d’œuvre maritime.</p> <p>Participation à la « Journée du port » de l’Administration portuaire Vancouver-Fraser et organisation de deux séances d’information pour le public afin de le sensibiliser aux possibilités de carrière dans le secteur maritime.</p> <p>La première bourse financée par l’Administration a été octroyée à une élève du programme de Matelot de quart à la passerelle du BCIT.</p> <p>Recrutement d’un élève pour un stage de travail dans le cadre du Projet d’intégration pour élèves du secondaire avec handicap intellectuel (PIESHI) mené par le ministère de la Justice.</p>
<p>Excellence de l’exploitation et des services – S’engager à l’amélioration continue et à la bonification des services que l’APP offre à ses clients tout en restant financièrement responsable et viable en tenant compte des pilotes, des Premières Nations, des autres ministères, de l’industrie, des partenaires et des communautés côtières</p>	<p>Développer le module de dispense de pilotage dans le système d’affectation des pilotes, de comptabilité et de gestion (SAPCG)</p> <p>Collaborer avec Transports Canada pour incorporer des changements sur mesure dans le <i>Règlement général sur le pilotage</i> afin d’inclure la Norme de prudence révisée pour les dispenses de pilotage</p> <p>Mener la phase 2 de l’étude des transports pour optimiser le transport des pilotes à l’aller et au retour des affectations</p> <p>Mettre en place un programme d’hélicoptère dans le Sud (Trans Mountain)</p> <p>Achever la phase 2 du SAPCG récemment mis en œuvre, y compris la numérisation des données sur les pilotes.</p>	<p>Module sur les dispenses mis en place au premier trimestre de 2024</p> <p>L’Arrêté d’urgence sur les dispenses de pilotage obligatoire accordées par l’Administration de pilotage du Pacifique délivré par Transports Canada en novembre 2024, pour remplacer les exigences en matière d’expérience en mer du règlement en vigueur par des exigences mieux alignées sur les connaissances spécialisées et l’expérience de la navigation que les marins doivent posséder pour naviguer en sécurité sur les voies d’eau de la Colombie-Britannique.</p> <p>L’examen initial des besoins pour optimiser les déplacements des pilotes a établi que les voyages à destination et en provenance du nord (p. ex. Prince Rupert) étaient une priorité. L’Administration prévoit de mettre en place un nolisement aérien saisonnier à destination de Prince Rupert pour combler la lacune du service aérien commercial.</p> <p>Contrat pour le programme d’hélicoptère dans le Sud signé au deuxième trimestre de 2024</p> <p>La portée initiale des exigences de la phase 2 a été développée en interne en collaboration avec Wartsila. Le développement du logiciel est prévu pour 2025.</p>

Indicateurs de rendement clés

Le conseil d'administration examine et évalue régulièrement les indicateurs de rendement 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 2024

Sécurité	Objectif	Données réelles	Année précédente
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)	2 (99,9 %)
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	0 (100 %)	0 (100 %)
3. Rapports de pollution des bateaux-pilotes	0	0	0
Fiabilité			
4. Nombre de retards causés par les pilotes (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	8 (99,9 %)	4 (99,9 %)
5. Nombre de retards causés par des erreurs de répartition (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)	3 (99,9 %)
6. Nombre de retards causés par les bateaux-pilotes (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)
7. Total des retards (pourcentage sans retard)	3 (99,9 %)	10 (99,9 %)	8 (99,9 %)
Rendement : Général			
8. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	5 jours	4 jours (1 plainte)	5 jours (6 plaintes)
9. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler tous les différends concernant les factures	5 jours	5 jours (3 différends)	5 jours (8 différends)
Rendement : Pilotes			
10. Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [nombre de plaintes/total des affectations]	0 %	0,0 %	0,1 %
11. Rappels en pourcentage des affectations	2,5 %	2,5 %	2,4 %
12. Affectations annuelles par pilote			
a) Côte	101	118	110
b) Fleuve Fraser	129	135	128
13. Utilisation annuelle des pilotes – retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal/nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	2 %	2 %
14. Utilisation annuelle des pilotes – annulations [nombre d'annulations/nombre d'affectations]	8 %	8 %	9 %
Finances			
15. Revenu/coût moyen par affectation			
a) Produits	9 438 \$	9 768 \$	9 188 \$
b) Coût	9 620 \$	9 517 \$	8 759 \$
c) Bénéfice (perte)	(182) \$	251 \$	429 \$
16. Maintien d'un fonds d'investissement adéquat	18 M \$	17 M \$	16 M \$
17. Comptes débiteurs - pourcentage des factures de moins de 30 jours	95 %	99 %	94 %
18. Ratio de fonds de roulement – actifs à court terme/passifs à court terme	1,0	1,2	1,3

Résumé financier quinquennal

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2020 à 2024.

Résultats financiers (en milliers de dollars)	2020	2021	2022	2023	2024
Produits	83 241	84 561	105 632	123 342	137 607
Charges	(83 432)	(86 499)	(104 702)	(117 587)	(134 069)
Bénéfice (perte)	(191)	(1 938)	930	5 755	3 538
Situation financière (en milliers de dollars)					
Actifs à court terme	14 817	13 988	14 664	20 279	23 074
Passifs à court terme	(13 747)	(13 291)	(13 470)	(15 849)	(19 792)
Fonds de roulement net	1 070	697	1 194	4 430	3 282
Immobilisations corporelles	13 547	16 600	17 257	18 319	40 859
Emprunts (à long terme)	601	5 285	4 805	4 498	4 185
Nombre d'affectations					
Côte	11 787	11 101	11 897	12 335	12 873
Fleuve	949	988	999	1 089	1 215
Nombre moyen de pilotes (équivalents à temps plein)					
Côte	123	112	121	126	128
Fleuve	9	9	9	9	9
Produits par affectation¹					
Côte	6 690 \$	7 021 \$	8 309 \$	9 227 \$	9 816 \$
Fleuve	6 070 \$	6 379 \$	6 398 \$	7 037 \$	7 191 \$

¹ Les produits comprennent tous les produits liés au pilotage (y compris ceux des bateaux-pilotes et des déplacements). Dans les rapports annuels des années précédentes, seuls les produits provenant des droits de service de pilotage étaient inclus. Les comparatifs des années précédentes ont été reformulés dans le présent rapport annuel par souci d'uniformité.

GOVERNANCE DE L'ADMINISTRATION

La gouvernance de l'Administration assure la gestion responsable des activités et des affaires de l'Administration, dont son autonomie financière, grâce à des politiques et une supervision bien définies.

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, le conseil d'administration de l'Administration fixe son orientation stratégique, établit ses objectifs organisationnels et surveille leur mise en œuvre. L'Administration relève du Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

Le conseil d'administration est composé de sept membres, dont six femmes, y compris deux membres autochtones. Le président est nommé par le gouverneur en conseil sur recommandation

du ministre des Transports, tandis que les membres du conseil d'administration sont nommés par le ministre des Transports, avec l'approbation du gouverneur en conseil. La présidente a été reconduite dans ses fonctions en 2024 pour un mandat de cinq ans.

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

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

COMITÉS DU CONSEIL

- 1. Comité des finances et d'audit** – Ce comité est présidé par un membre du conseil d'administration et comprend au moins trois autres administrateurs. Il se réunit six fois l'an, voire davantage, au besoin. Ses membres doivent connaître le domaine des finances. Dans le cadre de son mandat, le comité est responsable de la supervision des enjeux financiers, des rapports financiers, des audits externes et internes, de la conformité à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ainsi que du cadre de gestion des risques de l'Administration.
- 2. Comité de la gouvernance et des nominations** – Ce comité est composé de trois administrateurs et il est présidé par le vice-président du conseil d'administration. Il se réunit au besoin, comme déterminé par le président du comité. Il s'assure que les bonnes pratiques de gouvernance d'entreprise sont suivies et il repère des candidats adéquats pour les nominations au sein du conseil d'administration, selon les critères de sélection basés sur le mérite.
- 3. Comité des ressources humaines** – Ce comité est composé de trois administrateurs, ainsi que du premier dirigeant et de la dirigeante principale des ressources humaines, qui sont des membres non votants. Il se réunit au besoin, comme déterminé par le président du comité. Le Comité des ressources humaines supervise le Programme de gestion du rendement et la rémunération du premier dirigeant, ainsi que la planification du perfectionnement des cadres. Il s'assure aussi que la gestion des ressources humaines s'aligne sur les pratiques exemplaires et se conforme aux lois et règlements existants.
- 4. Comité de formation et d'examen des pilotes** – Ce comité se réunit quatre fois par année et davantage au besoin pour effectuer des examens de pilotes. Il a pour mandat d'évaluer les compétences des pilotes et de réviser les programmes de formation continue des pilotes. Le comité est présidé par un membre du conseil d'administration et comprend des membres de la direction de l'Administration et des représentants des deux groupes de pilotes. Un comité d'examineurs est mis sur pied dans le but de mener les examens annuels des pilotes.
- 5. Comité des communications et de l'engagement** – Ce comité est présidé par un administrateur et inclut trois autres membres du Conseil, ainsi que le premier dirigeant et la directrice des communications et de l'engagement. Il se réunit quatre fois l'an et supervise le renforcement des communications de l'Administration avec les publics externes et l'établissement de relations avec les communautés autochtones et côtières, ainsi que les principaux intervenants.
- 6. Comité de surveillance des technologies de l'information** – Ce sous-comité est présidé par un administrateur et comprend un deuxième membre du conseil d'administration, ainsi que des membres de la direction de l'Administration. Il se réunit quatre fois par année et au besoin. Le comité supervise l'identification et l'atténuation des risques, y compris les risques liés aux projets et aux systèmes informatiques et les risques liés à la cybersécurité, découlant de la mise en œuvre et de l'utilisation des technologies de l'information. Il supervise aussi l'élaboration d'un plan ou d'une stratégie de TI sur cinq ans et des plans d'action annuels liés à la TI.

Un comité chargé de recruter un nouveau premier dirigeant, qui avait été formé fin 2023 après que le précédent premier dirigeant de l'Administration l'a avisé de son intention de démissionner, a été dissout en février 2024 une fois la recherche menée à bien.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

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

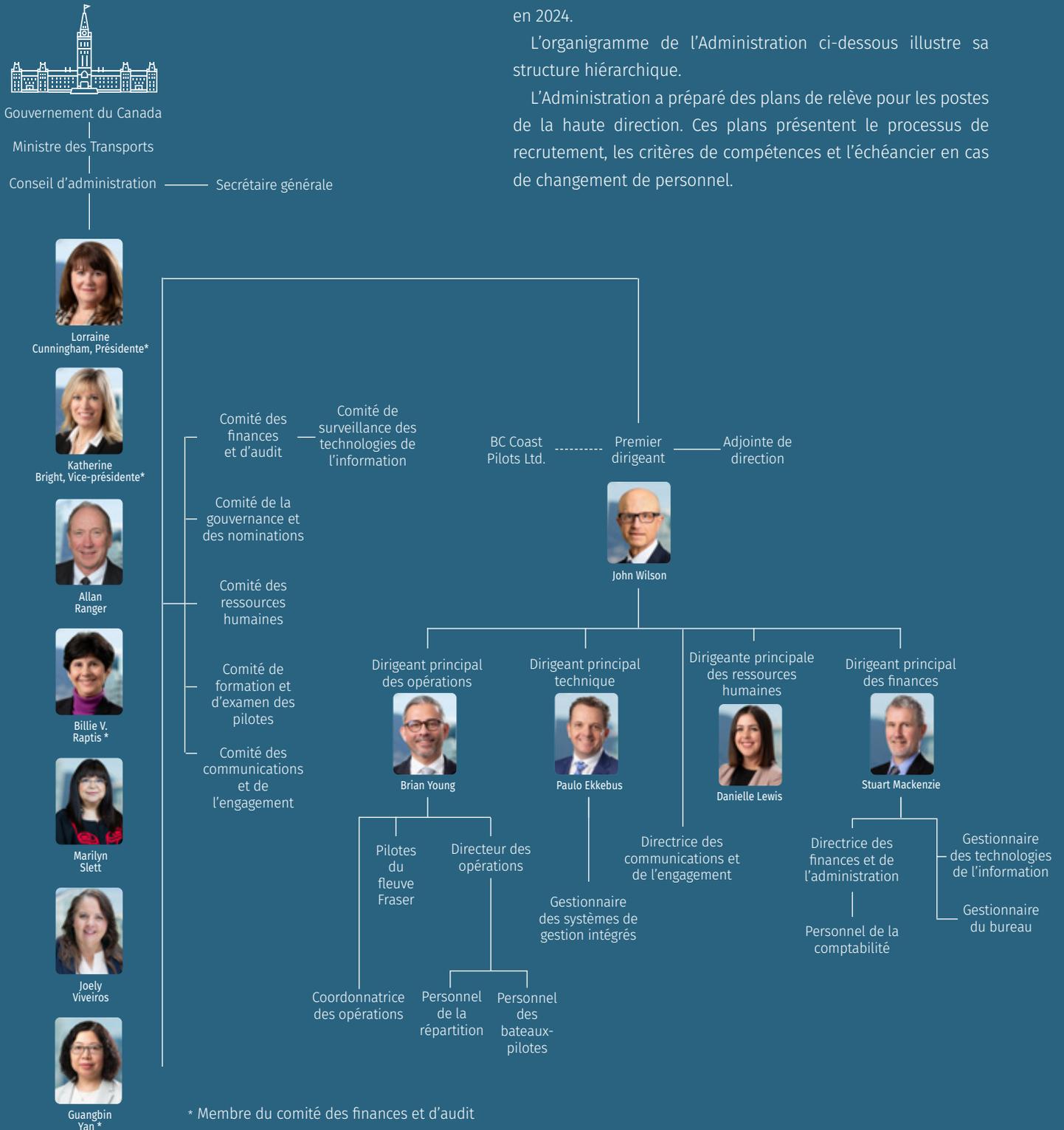
L'Administration est composée de 13 cadres, 13 pilotes fluviaux salariés, 13 répartiteurs à temps plein et huit occasionnels, quatre employés administratifs à temps plein et cinq occasionnels ou à

temps partiel, et 27 employés responsables des bateaux-pilotes à temps plein et 36 occasionnels.

De plus, l'Administration engage des pilotes côtiers contractuels auprès de BC Coast Pilots, une entreprise privée de pilotes entrepreneurs. Le nombre de pilotes côtiers a légèrement augmenté d'une année sur l'autre et leur nombre s'élevait à 128 en 2024.

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.



* Membre du comité des finances et d'audit

Ressources humaines

L'Administration est dirigée par une équipe de direction compétente et expérimentée qui est soutenue par du personnel dévoué, aux opérations et à l'administration. Nous cultivons un milieu de travail inclusif qui apporte un soutien en maintenant une communication ouverte avec les dirigeants syndicaux, en organisant régulièrement des visites sur place et des séances de discussion ouverte, et en recueillant la rétroaction des employés au moyen de sondages et de discussions en table ronde.

Le Comité de recherche d'un premier dirigeant a mené avec succès les efforts pour trouver un nouveau premier dirigeant à la suite au départ de Julie Gascon. John Wilson a été nommé premier dirigeant de l'Administration le 16 avril 2024. Avec le soutien du premier dirigeant par intérim et de l'équipe de direction, le Comité des ressources humaines a élaboré un plan d'accueil et d'intégration exhaustif à l'intention du premier dirigeant, ce qui a facilité une transition transparente de la direction.

L'Administration a pourvu avec succès le poste nouvellement créé de gestionnaire, systèmes de gestion intégrés en mars 2024. Le rôle a été instauré pour mener la mise en œuvre de la réglementation des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de Transports Canada pour le pilotage et pour améliorer la gestion de la qualité et de la sécurité à l'échelle de l'organisation.

Le bien-être psychologique de nos employés est une priorité. Nous partageons régulièrement de l'information à propos de notre programme d'aide aux employés et à leur famille et des renseignements sur le bien-être dans notre bulletin à l'intention du personnel. Lors des réunions du leadership tenues cette année, les résultats du sondage sur le bien-être ont été partagés avec l'équipe de direction et ont servi à mener une discussion sur nos efforts continus pour réduire la charge de travail et améliorer le bien-être.

L'Administration est déterminée à éliminer les obstacles pour les groupes sous-représentés, et à faire en sorte que les pratiques de recrutement et de promotion encouragent une main-d'œuvre diversifiée à tous les niveaux de l'organisation. En août 2024, nous avons décerné la bourse

En août 2024, nous avons décerné la bourse Capitaine Kevin Obermeyer inaugurale au premier bénéficiaire.

Capitaine Kevin Obermeyer inaugurale au premier bénéficiaire. Il s'agit d'une bourse totale de 15 000 \$ par année qui est versée à des étudiants exceptionnels des programmes de sciences nautiques et de matelot de quart à la passerelle du British Columbia Institute of Technology (BCIT). La récompense accordée à l'entrée du programme de matelot de quart à la passerelle encouragera la diversité dans le secteur maritime en accordant la préférence à des étudiants issus de milieux traditionnellement sous-représentés.

L'Administration s'est conformée avec succès aux exigences et aux échéanciers de la *Loi sur l'équité salariale*, en publiant le plan final le 3 septembre 2024 et en mettant en œuvre les ajustements salariaux le 4 septembre 2024. Le travail accompli par le Comité de l'équité salariale a amélioré l'équité dans toute l'organisation en s'attaquant aux disparités salariales historiques et en comblant

les écarts salariaux basés sur le genre.

L'Administration a poursuivi son travail en vue de se conformer à la *Loi canadienne sur l'accessibilité* et en menant à bien le plan d'accessibilité pluriannuel. Elle a publié un rapport d'étape le 31 décembre 2024, lequel soulignait le travail accompli en 2024. Les principales initiatives ont inclus une refonte de la politique sur le devoir d'accommoder basée sur le retour d'information des employés, une formation sur l'accessibilité spécifique au rôle, et la publication de guides sur la technologie d'assistance et l'accessibilité des bâtiments.

L'Administration a actuellement trois conventions collectives en vigueur avec l'International Longshore and Warehouse Union et la Guilde de la marine marchande du Canada :

- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les pilotes salariés (13 employés) expire le 31 janvier 2027;
- La Guilde de la marine marchande du Canada représentant les capitaines de bateaux-pilotes et les mécaniciens (59 employés) expire le 31 mars 2028;
- La section locale 520 de l'International Longshore & Warehouse Union représentant les matelots de pont, les répartiteurs et le personnel administratif (38 employés) expire le 31 mars 2027.

Recrutement et formation des pilotes

Le Comité de formation et d'examen des pilotes de l'Administration sélectionne, évalue et forme ses pilotes maritimes conformément à ses procédures d'assurance de la qualité et au *Règlement général sur le pilotage* afin de disposer d'un effectif hautement qualifié et compétent. Le processus de sélection et de formation de ces derniers inclut :

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

Les candidats qui répondent aux exigences réglementaires préalables sont inscrits au Programme de familiarisation des pilotes, qui relève de l'Administration. Ce programme est limité en tout temps à un maximum de 40 participants. Il permet aux pilotes potentiels de faire des voyages de familiarisation avec des pilotes brevetés, de perfectionner leur connaissance de l'ensemble de la côte et d'améliorer leurs résultats à l'examen. À la fin de 2024, le programme avait son quota maximal de participants.

Les examens d'admission des pilotes maritimes sont menés deux fois par année pour évaluer des candidats potentiels afin de déterminer s'ils ont les connaissances, l'expérience et les compétences voulues pour effectuer le travail. L'examen des pilotes comprend deux épreuves écrites et une épreuve orale portant sur la connaissance générale des navires et la connaissance locale de la côte ou du fleuve Fraser.

La durée minimale de l'apprentissage des pilotes côtiers et du fleuve Fraser varie entre un minimum de neuf et cinq mois, respectivement. La durée des deux apprentissages peut être prolongée jusqu'à un maximum de 24 mois. Une fois leur apprentissage terminé avec succès, les candidats reçoivent un brevet de pilote de Transports Canada.

Le Comité de formation et d'examen des pilotes évalue régulièrement les établissements de formation afin d'assurer la pertinence, l'efficacité et la validité des normes de formation et du niveau d'enseignement.

Il en coûte environ 220 000 \$ pour former un apprenti-pilote, ce qui comprend la rémunération, les frais de scolarité et les frais de déplacement; ces coûts sont entièrement pris en charge par l'Administration. Si la période d'apprentissage dure 24 mois, cela porte les coûts de formation à environ 400 000 \$ par apprenti.

L'Administration collabore avec BC Coast Pilots et les pilotes du fleuve Fraser afin d'avoir assez d'apprentis qui entrent en service chaque année pour permettre les départs à la retraite et assurer la croissance prévue des affectations. Dix apprentis-pilotes côtiers et trois apprentis-pilotes fluviaux ont été embauchés en 2024.

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

Voici en quoi a consisté la formation des apprentis-pilotes (côtiers et fluviaux) en 2024 :

- Huit apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux ont reçu une formation sur les manœuvres des navires reliés par câble à un remorqueur et les systèmes de nacelles de propulseurs azimutaux;
- Six apprentis-pilotes côtiers et trois apprentis-pilotes fluviaux ont reçu une formation sur la gestion des ressources à la passerelle (pilotes) et la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires;

- Huit pilotes côtiers ont reçu une formation sur la manutention des navires à l'aide d'un simulateur;
- Dix apprentis-pilotes côtiers et trois apprentis-pilotes fluviaux ont reçu une formation sur les unités de pilotage portables.

La formation des pilotes brevetés en 2024 a compris ce qui suit :

- Cours d'actualisation des connaissances sur l'utilisation de remorqueur attaché pour 47 pilotes côtiers;
- Formation sur la manutention des navires de taille Panamax à l'aide de maquettes de navires pour sept pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux;
- Formation avancée sur la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires pour 20 pilotes côtiers et un pilote fluvial;
- Formation de remise à niveau sur les systèmes de propulsion Azimuth pour huit pilotes côtiers et neuf pilotes fluviaux;
- Cours d'actualisation des connaissances sur la gestion des ressources à la passerelle (BRM-P) pour 17 pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux.

Examens et liste d'admissibilité des pilotes

L'Administration a mené deux séances d'examen des pilotes en 2024. Vingt-cinq candidats au pilotage côtier et cinq au pilotage fluvial se sont présentés et, sur ce nombre, sept candidats au pilotage côtier et trois au pilotage fluvial ont été retenus.

En 2024, six pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux ont reçu leur brevet de classe II et huit pilotes côtiers ainsi que deux pilotes fluviaux ont obtenu leur brevet de classe I. Les nouveaux pilotes reçoivent un brevet de classe II à l'issue du déroulement réussi de leur apprentissage. Le brevet de classe II est converti en brevet de classe I à l'issue du déroulement réussi de la première année de pilotage.

Les candidats qui répondent à toutes les exigences réglementaires et qui réussissent les examens sont mis sur une liste d'admissibilité comme l'exigent le règlement. Une fois que les apprentis-pilotes sont recrutés, ils sont retirés de la liste d'admissibilité. En date du 31 décembre 2024, il y avait deux candidats sur chacune des listes d'admissibilité des pilotes côtiers et fluviaux.



GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS

Gestion des risques organisationnels

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

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

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

Voici les cinq plus grands risques clés identifiés dans le registre des risques de l'Administration à l'heure actuelle :

- Impossibilité de trouver et de former assez d'aspirants pilotes qualifiés
- Incapacité à remplir les obligations et les dépenses générales auxquelles l'Administration s'est engagée en raison d'une baisse des volumes d'affectations
- La confidentialité, l'intégrité ou la disponibilité de l'information est compromise
- Réaction inadéquate à une catastrophe ou une urgence majeure
- Des navires reçoivent une dispense de pilotage à tort par l'Administration ou des navires ayant reçu une dispense de pilotage valide ne respectent plus les conditions de la dispense

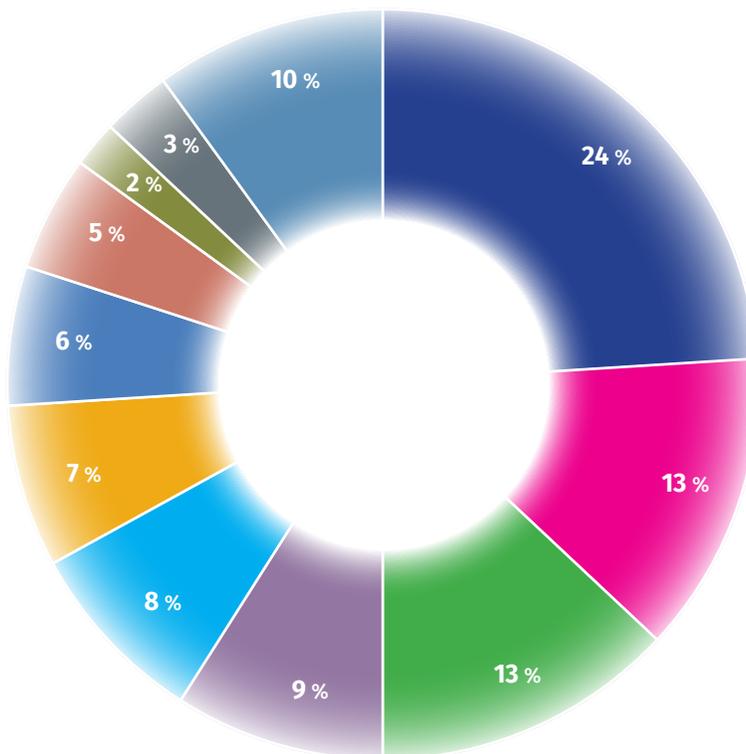
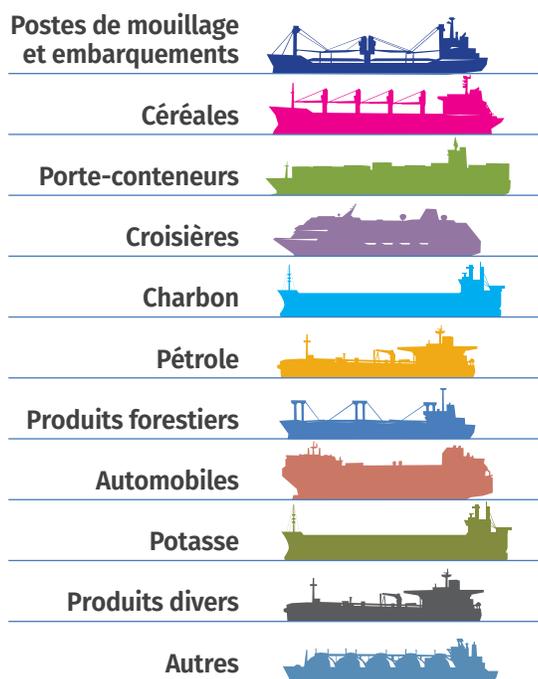
*En date du 31 décembre 2024,
il y avait deux candidats sur chacune
des listes d'admissibilité des pilotes
côtiers et fluviaux.*

REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE

Analyse du trafic

Le graphique et le tableau ci-dessous mettent en évidence les affectations de pilotage par secteur de produits. Les secteurs des céréales et des porte-conteneurs sont les plus importants et ont chacun compté pour 13 % de nos affectations en 2024. La catégorie Postes de mouillage et embarquements représente les mouvements de navires entre les postes de mouillage et les postes d'accostage.

SECTEURS GÉNÉRATEURS D'ACTIVITÉ PAR AFFECTATION EN 2024



AFFECTATIONS ANNUELLES¹ PAR VOLUME

	2020	2021	2022	2023	2024
Postes de mouillage et embarquements	3 133 25 %	3 030 25 %	3 037 24 %	3 029 23 %	3 385 24 %
Céréales	2 277 18 %	1 787 15 %	1 291 10 %	1 750 13 %	1 894 13 %
Porte-conteneurs	2 219 17 %	2 143 18 %	1 984 15 %	1 741 13 %	1 867 13 %
Croisières ²	- 0 %	- 0 %	1 267 10 %	1 377 10 %	1 308 9 %
Charbon	1 055 8 %	1 074 9 %	1 160 9 %	1 246 9 %	1 186 8 %
Pétrole	241 2 %	283 2 %	301 2 %	299 2 %	954 7 %
Produits forestiers	932 7 %	903 7 %	943 7 %	865 6 %	809 6 %
Automobiles	563 4 %	585 5 %	622 5 %	747 6 %	763 5 %
Potasse	347 3 %	312 3 %	375 3 %	405 3 %	284 2 %
Produits divers	186 1 %	268 2 %	308 2 %	312 2 %	353 3 %
Autres	1 783 15 %	1 704 14 %	1 608 13 %	1 653 13 %	1 285 10 %
GRAND TOTAL	12 736 100 %	12 089 100 %	12 896 100 %	13 424 100 %	14 088 100 %

¹ Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

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

Les longues 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. Les navires-citernes, auxquels des remorqueurs sont attachés, ont aussi besoin des services de deux pilotes.

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

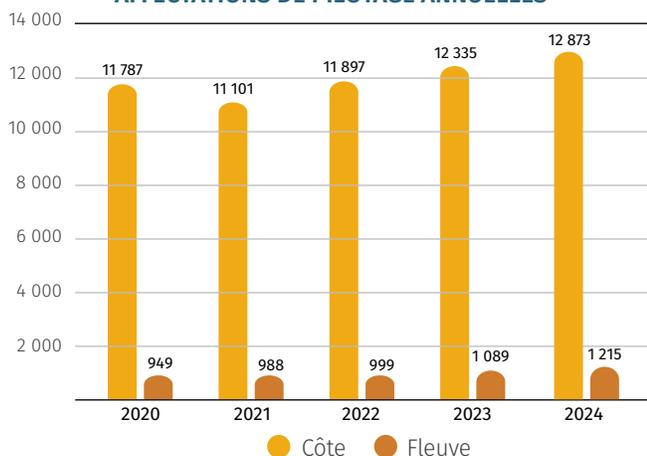
Le port de Vancouver comprend les terminaux de Roberts Bank et Deltaport, et il représente la zone où il y a le plus d'affectations, avec 51 postes d'accostage et 34 postes de mouillage pour lesquels nous fournissons régulièrement nos services. Le trafic dans cette zone a augmenté de 5 %, passant de 8 577 affectations en 2023 à 9 037 en 2024, avant tout en raison de l'augmentation du trafic de porte-conteneurs, de navires céréaliers et de navires-citernes.

La zone de l'Île, comptant 36 postes d'accostages et 63 postes de mouillage, inclut les ports à Victoria et à Nanaimo, ainsi que des ports autour de l'île de Vancouver, notamment Port Alberni et Port McNeil. Elle comprend aussi plusieurs mouillages dans les îles Gulf méridionales. Le nombre d'affectations a augmenté de 4 %, passant de 2 160 en 2023 à 2 241 en 2024. De nombreux paquebots font escale à Victoria et ceux qui mettent le cap sur le nord pour aller en Alaska, ou qui en reviennent, ont généralement besoin de changer de pilotes à l'île Pine, au large de la pointe nord de l'île de Vancouver.

La zone du Nord, qui comprend le port de Prince Rupert et les terminaux maritimes de Kitimat et Stewart, compte 11 postes d'accostage et 36 postes de mouillage. La plupart des affectations relèvent du secteur de Prince Rupert, où transitent surtout des conteneurs, des céréales, du charbon, des billes et du granule de bois. Le trafic a perdu quatre affectations, passant de 1 474 en 2023 à 1 470 en 2024.

Le fleuve Fraser compte 10 postes d'accostage qui manutentionnent des automobiles, des conteneurs, du vrac et des marchandises diverses. En 2024, la nouvelle installation de carburant de l'aéroport de Vancouver a également ouvert. Les navires circulant sur le fleuve ont besoin d'un pilote côtier pour se rendre à la station d'embarquement Sand Heads à l'embouchure du fleuve Fraser et en repartir. Une fois le navire entré, le pilote fluvial prend en charge la manœuvre à l'arrivée aux postes d'accostage et au départ de ceux-ci. Le trafic a augmenté de 12 %, passant de 1 089 affectations en 2023 à 1 215 en 2024.

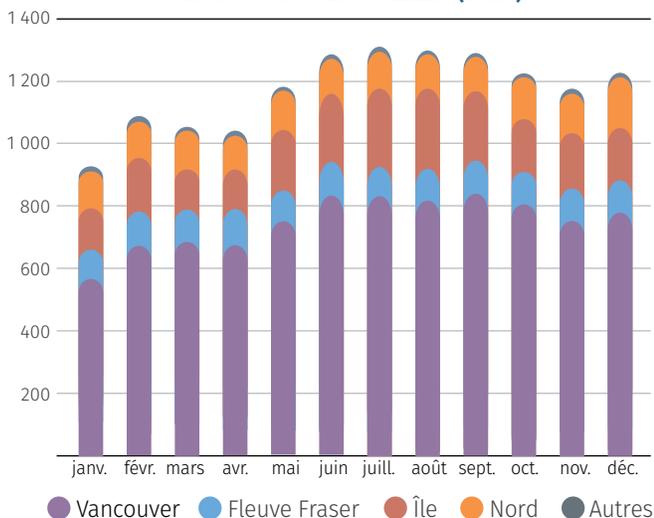
AFFECTATIONS DE PILOTAGE ANNUELLES



En 2024, l'Administration a effectué 12 873 affectations côtières (compte non tenu des affectations qui requièrent un deuxième pilote) et 1 215 affectations fluviales.

Les tendances des affectations de pilotage mensuelles de l'Administration sont généralement très stables d'une année à l'autre. Il y a normalement une hausse saisonnière des affectations côtières de mai à septembre en raison des activités du secteur des croisières (surtout dans l'île de Vancouver et le port de Vancouver).

AFFECTATIONS MENSUELLES (2024)



Rapports d'incidents

Le *Règlement général sur le pilotage* oblige les pilotes titulaires d'un brevet à signaler tous les incidents à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports.

Le mandat du Comité de formation et d'examen des pilotes de l'Administration inclut la revue des incidents pour déterminer les occasions de formation et de familiarisation pour les pilotes.

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

Année	Classe A	Classe B	Classe C	Nombre total d'incidents	Nombre total d'affectations	Affectations sans incident
2020	-	-	13	13	12 736	99,90 %
2021	-	-	7	7	12 089	99,94 %
2022	-	-	8	8	12 896	99,94 %
2023	-	-	2	2	13 424	99,99 %
2024	-	-	1	1	14 088	99,99 %

Incidents de classe A

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

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

Incidents de classe B

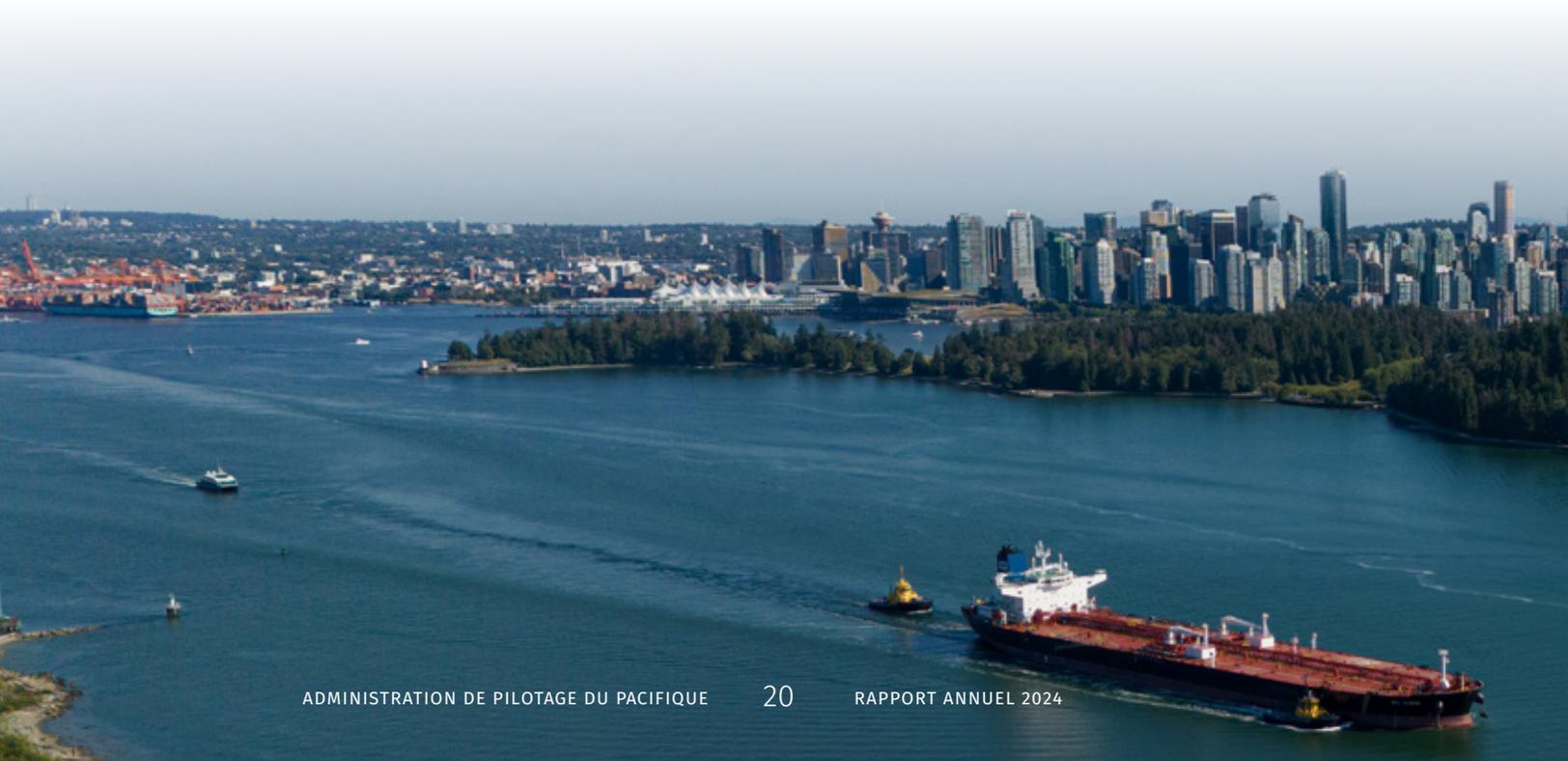
Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous

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

Incidents de classe C

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

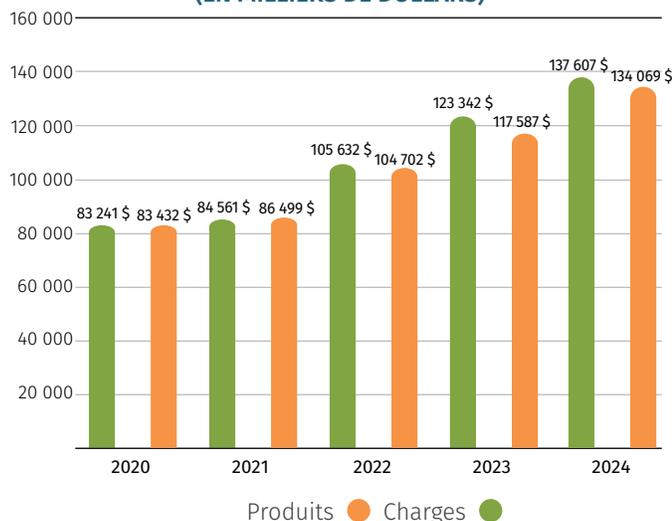
- Personnes : Une seule blessure ou multiples blessures mineures nécessitant des premiers soins et/ou un traitement hors site
- Biens : Dommages mineurs aux installations n'ayant aucun effet ou de nature mineure entraînant l'arrêt des opérations pendant un maximum de 72 heures
- Navire(s) : Dommages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



Analyse financière de 2024

En 2024, l'Administration a enregistré des revenus de 137,6 millions de dollars et un bénéfice de 3,5 millions de dollars.

PRODUITS ET CHARGES PAR ANNÉE (EN MILLIERS DE DOLLARS)



Le 1^{er} janvier 2024, l'Administration a majoré ses droits de service de 4,6 % en moyenne (10,0 % en 2023). La plupart de nos coûts sont liés par des contrats et des conventions collectives aux variations de l'inflation, telles que mesurées par l'indice des prix à la consommation pour Vancouver. Par conséquent, les augmentations des droits de service pour 2024 reflétaient un retour à des hausses annuelles moindres de l'inflation comparativement à l'année d'avant. De plus, le supplément provisoire qui avait été mis en place pour se remettre des répercussions financières néfastes de la pandémie a été supprimé à la fin de 2023. Les augmentations des droits ont été planifiées en consultant l'industrie et avec son soutien.

Le tableau suivant présente une comparaison détaillée des principales catégories de produits et de charges pour les états des résultats d'exploitation non vérifiés de l'Administration pour 2024 et 2023.

	2024 Données réelles en milliers de dollars	2023 Données réelles en milliers de dollars	Variation %	2024 Budget en milliers de dollars	Écart %
Produits de pilotage côtier	95 951	84 278	14 %	84 566	13 %
Charges du pilotage côtier contractuel	(84 804)	(74 536)	14 %	(74 521)	-14 %
Marge du pilotage côtier	11 147	9 742		10 045	
Produits des bateaux-pilotes et hélicoptères	19 935	15 111	32 %	19 091	4 %
Charges des bateaux-pilotes et hélicoptères	(15 670)	(14 154)	11 %	(15 613)	—
Marge des bateaux-pilotes	4 265	957		3 478	
Produits des déplacements	12 107	11 293	7 %	11 365	7 %
Charges des déplacements des pilotes	(10 267)	(10 362)	-1 %	(9 263)	-11 %
Marge des déplacements	1 840	931		2 102	
Produits du pilotage fluvial	5 149	4 286	20 %	4 343	19 %
Salaires et avantages sociaux-pilotes fluviaux	(4 665)	(4 283)	9 %	(4 308)	-8 %
Marge du pilotage fluvial	484	3		35	
Marge totale	17 736	11 633		15 660	
Autres produits et charges					
Produits du supplément temporaire	2 710	6 912	-61 %	2 664	2 %
Autres produits	1 754	1 463	20 %	714	146 %
Charges de formation des pilotes	(3 235)	(2 260)	43 %	(2 925)	-11 %
Salaires et avantages sociaux du personnel administratif	(6 458)	(6 199)	4 %	(6 840)	6 %
Autres charges	(4 809)	(3 733)	29 %	(5 290)	9 %
Dépréciation	(4 160)	(2 060)	102 %	(6 338)	34 %
BÉNÉFICE (PERTE) TOTAL(E)	3 538 \$	5 755 \$		(2 355) \$	

Les principaux changements aux résultats réels pour 2024 par rapport à l'année précédente et au plan sont expliqués ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier ont augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente en raison d'une augmentation des navires-citernes qui font escale au terminal Westridge à la suite de l'ouverture du pipeline agrandi de Trans Mountain. En outre, une autre forte récolte de céréales en 2024 s'est traduite par une hausse des expéditions de céréales au cours du deuxième semestre de 2024. Les produits ont également été supérieurs de 13 % aux prévisions, car il y a eu une reprise inattendue du trafic de porte-conteneurs et le nombre de navires-citernes faisant escale à Westridge a été plus élevé que prévu. Les augmentations et les diminutions des volumes d'affectations par rapport à l'année précédente pour les principaux secteurs de produits ont été comme suit :

- Céréales – 6 %
- Porte-conteneurs – 7 %
- Paquebots de croisière – (5) %
- Charbon – (5) %
- Pétrole – 319 %
- Produits forestiers – (10) %
- Automobiles – 2 %

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

Globalement, les marges pour le pilotage côtier pour 2024 ont représenté 12 % des recettes, ce qui est inchangé par rapport à l'année précédente et correspond aux prévisions.

2. Les produits des bateaux-pilotes et des hélicoptères en 2024 ont été supérieurs de 32 % par rapport à l'année précédente en raison du début du service d'hélicoptère pour les navires-citernes qui partent du terminal Westridge et des taux majorés. Les charges liées aux bateaux-pilotes et aux hélicoptères ont augmenté de 12 % par rapport à l'année précédente, principalement pour les réparations du Pathfinder et du coût d'exploitation des hélicoptères. Les marges ont gagné 20 % pour la période, dépassant de 6 % celles de l'année d'avant et la marge prévue de 18 %. Il est également à noter que certains coûts liés au service d'hélicoptère sont également inclus dans les dépenses d'amortissement et de financement, car ils sont associés à la comptabilité pour le contrat d'hélicoptère en tant qu'actif au titre du droit d'utilisation.

3. Les produits des déplacements ont augmenté de 7 % par rapport à l'exercice précédent en raison de l'augmentation des affectations et des droits de service. Les dépenses de déplacements des pilotes ont été inférieures de 1 % par rapport à l'exercice précédent en raison d'une charge ponctuelle perçue en 2023 en lien avec les droits d'affectations auparavant payés aux pilotes fluviaux pour leurs frais de déplacement. Les marges

se sont améliorées pour atteindre 15 % en 2024 par rapport à l'année précédente en raison du droit ponctuel et elles ont été légèrement inférieures aux prévisions de 18 %.

4. Les produits du pilotage fluvial ont augmenté de 20 % par rapport à l'année précédente, grâce à une combinaison égale de croissance des volumes et des taux. Les marges se sont améliorées pour atteindre 9 %, par rapport au seuil d'équilibre de l'année précédente, car, avec une large composante de coûts fixes, l'essentiel de l'augmentation des produits s'est reflété dans la marge accrue.

5. Les produits du supplément ont baissé par rapport à l'année précédente, car le supplément provisoire a été supprimé à la fin de 2023. Il s'élevait à 400 \$ par affectation au début de 2023 et a été réduit à 250 \$ à la fin d'avril 2023.

6. Les autres produits en 2024 comprennent notre deuxième année complète d'exploitation du simulateur, que nous exploitons à titre de partenaire à 50 % dans une coentreprise avec BC Coast Pilots. Notre part des revenus générés par le simulateur en 2024 était de 1,0 million de dollars comparativement à 0,6 million de dollars l'année précédente.

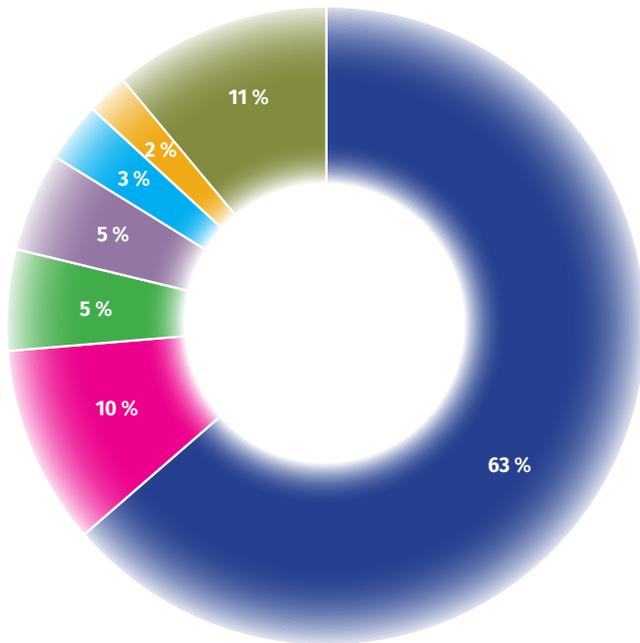
7. Les coûts de formation des pilotes côtiers et des apprentis ont été supérieurs de 0,9 million de dollars à ceux de l'année précédente, soit 42 % de plus, en raison de la formation sur le treuillage par hélicoptère et d'un mélange différent de formation progressive nécessaire à mesure que les pilotes avançaient dans leurs niveaux d'expérience.

8. En 2024, nos frais généraux se sont élevés à 15,3 millions de dollars pour les salaires et les avantages sociaux du personnel administratif, et d'autres dépenses, ce qui représente une augmentation de 3,3 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Sur ce montant, 2,1 millions de dollars ont correspondu à l'amortissement d'un actif au titre du droit d'utilisation et à un intérêt sur un passif locatif, tous deux associés à un contrat de services d'hélicoptère soutenant les navires-citernes partant du terminal Westridge. Le reste de l'augmentation est lié en grande partie à l'amortissement des nouvelles unités de pilotage portables et aux frais d'exploitation supplémentaires du simulateur résultant de la hausse des produits connexes.

9. Dans notre planification des résultats, nous avons supposé que nous aurions en 2024 un contrat en place pour des services d'hélicoptère dans le nord, utilisés pour transporter les pilotes jusqu'à des navires-citernes faisant escale au nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat. Le contrat aurait été enregistré comme un actif au titre du droit d'utilisation, avec des dépenses d'amortissement correspondantes, et un passif locatif avec des frais d'intérêt connexes inclus dans d'autres charges. Comme le projet a été retardé jusqu'en 2025, les dépenses d'amortissement et autres charges ont été inférieures à ce qui avait été planifié en 2024.

Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses sous la forme de pourcentage des dépenses totales pour 2024.

CATÉGORIES DE DÉPENSES RÉELLES EN 2024



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

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

Depuis sa création en 1972, l'Administration est tenue d'être financièrement autosuffisante et elle continue de gérer ses finances de façon à le demeurer. L'autonomie consiste à maintenir un niveau approprié de liquidités et de réserves pour fins d'investissement. L'Administration a déterminé que des réserves sont nécessaires pour couvrir les dettes à court terme; les engagements futurs dans des immobilisations; et la possibilité d'un événement inconnu important ayant des conséquences financières négatives pour l'Administration, comme la récente pandémie. En décembre 2024, l'Administration a estimé que son

niveau requis de réserves de liquidités et de placements serait de 18 millions de dollars pour 2025 afin de répondre aux besoins en fonds de roulement, financer les engagements à court terme dans des immobilisations et avoir une réserve pour la continuité des activités pendant ou après un événement important ayant des conséquences financières négatives. Le montant total requis de 18 millions de dollars dépasse légèrement le solde de liquidités et de placements de 17 millions de dollars de l'Administration à la fin de 2024. Nous allons continuer de surveiller notre solde de liquidités et nos réserves pour les placements au cours des années à venir par rapport au niveau estimatif requis.



PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2025 ET AU-DELÀ

Sur le plan des opérations, l'Administration a prévu une hausse de 1 % des affectations en 2025 par rapport à 2024, en raison de l'exploitation pendant une année complète du terminal Westridge de Trans Mountain et d'une récolte de céréales plus robuste en 2024, qui aura une incidence sur les expéditions de céréales au premier semestre de 2025. Pour déterminer les augmentations proposées à ses droits de service pour l'année 2025, l'Administration a basé ses prévisions en termes de revenus et dépenses pour 2025 sur 12 565 affectations côtières et 1 210 sur le fleuve Fraser, ce qui donne un surplus prévu de 0,4 million de dollars pour 2025.

Le potentiel des projets et terminaux proposés pour la côte Ouest continue d'être prometteur chaque année. Nous continuons de nous tenir au courant de tous les projets proposés sur notre territoire et de les surveiller activement, en analysant leurs répercussions sur les affectations, le nombre de pilotes et les méthodes de déploiement des pilotes. L'Administration et ses pilotes fluviaux, aux côtés de BC Coast Pilots, sont un partenaire actif lorsque de nouveaux terminaux ou quais sont proposés et construits dans le cadre de grands projets de ressources naturelles et d'infrastructure sur la côte. Notre expertise en matière de conception, d'emplacement, d'accès à la navigation et de sécurité est régulièrement sollicitée à différents stades de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets. Voici quelques-uns des principaux projets que nous suivons et auxquels nous participons actuellement :

- Les installations de LNG Canada devraient être opérationnelles au troisième trimestre de 2025. Ces installations d'exportation de gaz naturel liquéfié (GNL) ont un permis d'exportation pour 45 ans et devraient exporter au début 14 millions de tonnes de GNL par année vers les marchés mondiaux.
- L'agrandissement des installations à conteneurs de Prince Rupert est en cours et va passer à une capacité de 1,8 million d'EVP.
- L'agrandissement du pipeline Trans Mountain a permis d'accroître la capacité d'expédition de pétrole brut au départ du terminal maritime Westridge dans le bras de mer Burrard. Le nombre de navires faisant escale au terminal de Westridge devrait augmenter au cours de la prochaine année.
- Le projet Ksi Lisims LNG au nord de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, près du village Nisga'a de Gingolx, devrait être mis en service en 2028.
- Le développement du terminal Woodfibre LNG à Squamish, en Colombie-Britannique, a commencé en 2023. Le projet devrait être achevé en grande partie d'ici 2027.
- Il y a le projet de développement de l'installation d'exportation d'énergie de l'île Ridley (REEF), un terminal à grande échelle pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL) et les liquides en vrac, avec une infrastructure maritime sur l'île Ridley, en Colombie-Britannique. Le projet REEF fournira aux marchés mondiaux en demande du gaz de pétrole liquéfié (GPL) canadien comme du propane et du butane, du méthanol et des produits blancs. La construction a débuté en 2024; les installations devraient être mises en service à la fin de 2026.

- Le réaménagement d'un des quais d'accostage du terminal Fraser Surrey est en cours pour en faire une installation de transbordement d'huile de canola d'une capacité projetée d'environ un million de tonnes par an. Les promoteurs anticipent que le terminal entrera en service au deuxième trimestre de 2025.

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 :

- Menace de hausse des droits de douane sur les importations vers les États-Unis et la Chine, ainsi que les réponses correspondantes de la part des pays visés, le tout risquant de se répercuter sur les schémas et les volumes du commerce mondial;
- Discussions visant le remplacement d'un tunnel important dans la région de Vancouver, et incidence sur le trafic entrant et sortant sur le fleuve Fraser;
- Incidences environnementales du changement climatique et les effets connexes sur le commerce mondial (par exemple, la sécheresse affectant l'accès des navires au canal de Panama).

L'impact sur les activités de l'Administration de la menace très récente d'une augmentation des droits de douane sur les importations aux États-Unis et des réponses correspondantes des pays concernés n'est pas établi. Par conséquent, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'estimer l'impact financier de ces développements sur les résultats d'exploitation et la situation financière futurs de l'Administration. L'Administration surveille les conséquences potentielles sur la demande de services de pilotage. Toute incidence importante sera reflétée dans les périodes de rapport à venir, à mesure que de nouvelles informations seront disponibles.

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

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

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

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

La direction a mis en place un système de contrôles internes conçu pour donner l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente en temps opportun. Le système est également conçu de façon à fournir une assurance raisonnable que les transactions sont conformes à l'article 89 et à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, ainsi que des règlements de l'Administration.

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

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



J. Wilson
Premier dirigeant



S. Mackenzie
Dirigeant principal des finances

Vancouver, Canada
Le 27 mars 2025

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la 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 2024, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2024, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB).

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 Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

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

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

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

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

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

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

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

À notre avis, les opérations de l'Administration de pilotage du Pacifique dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB 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 27 mars 2025

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

	2024	2023
Actifs	\$	\$
À court terme		
Trésorerie	13 348	13 009
Créances clients	6 743	4 991
Placements (note 6)	1 279	1 224
Frais payés d'avance et autres créances	1 704	1 055
	23 074	20 279
À long terme		
Placements (note 6)	2 556	1 918
Autres créances	105	152
Immobilisations corporelles (note 7)	40 859	18 319
Actifs incorporels (note 8)	919	998
	44 439	21 387
	67 513	41 666
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	16 478	15 192
Emprunts (note 10)	313	307
Autres avantages du personnel	6	130
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	2 995	220
	19 792	15 849
À long terme		
Emprunts (note 10)	4 185	4 498
Autres avantages du personnel	601	426
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	20 758	2 139
	25 544	7 063
	45 336	22 912
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	22 177	18 754
	67 513	41 666

Engagements (note 16) et Événement postérieur (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 27 mars 2025.



Membre



Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

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

	2024	2023
Produits	\$	\$
Droits de pilotage	135 853	121 880
Droits liés au simulateur et revenus de placements et autres	1 754	1 462
	137 607	123 342
Charges		
Honoraires des pilotes contractuels	84 804	74 536
Salaires et avantages du personnel	18 185	17 410
Transport des pilotes	13 699	13 022
Amortissement et dépréciation	4 160	2 060
Formation des pilotes	3 238	2 271
Carburant	2 670	2 697
Services professionnels et spéciaux	2 458	2 113
Réparations et entretien	1 876	1 543
Frais financiers	921	312
Services publics, équipements, fournitures et autres	808	450
Services informatiques	565	576
Locations	244	196
Déplacements	229	217
Assurances	212	184
	134 069	117 587
Bénéfice pour l'exercice	3 538	5 755
Autres éléments de la perte globale		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat		
Perte actuarielle pour les autres avantages du personnel	(115)	(12)
	(115)	(12)
Résultat global pour l'exercice	3 423	5 743

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)	2024	2023
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	18 754	13 011
Bénéfice pour l'exercice	3 538	5 755
Autres éléments de la perte globale	(115)	(12)
Résultat global total	3 423	5 743
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	22 177	18 754

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2024	2023
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	134 967	122 365
Sorties de trésorerie – salariés	(18 549)	(16 922)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(109 524)	(95 751)
Frais financiers payés	(921)	(312)
Autres produits reçus	544	1 493
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	6 517	10 873
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(1 915)	(2 051)
Produits de la vente de placements	1 275	1 256
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 880)	(3 008)
Acquisition d'actifs incorporels	(35)	(351)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(4 555)	(4 154)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Principaux remboursements d'emprunts	(307)	(472)
Principaux paiements de contrats de location	(1 316)	(182)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(1 623)	(654)
Augmentation nette de la trésorerie	339	6 065
Trésorerie en début d'exercice	13 009	6 944
Trésorerie en fin d'exercice	13 348	13 009

Les produits d'intérêts reçus au cours de l'exercice s'élevaient à 503 \$ (429 \$ en 2023).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024 (en milliers de dollars canadiens)

1. Administration et objectifs

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

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

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

Les 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 l'instruction (C.P. 2015-1114), en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration a achevé la mise en œuvre de cette directive en janvier 2019 et confirme que les exigences de la directive ont été respectées au cours de l'exercice 2024.

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

2. Informations significatives sur les méthodes comptables

2.1 Mode de présentation

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

2.2 Exploitation conjointe

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

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

2.3 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend l'encaisse et les dépôts en dollars canadiens conservés dans des banques à charte canadiennes. Les équivalents de trésorerie comprennent les placements à court terme très liquides, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et soumis à un risque négligeable de changement de valeur. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 décembre 2024 (nul en 2023).

2.4 Instruments financiers

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

Actifs financiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les créances clients sont initialement comptabilisées au prix de transaction; les autres créances sont comptabilisées initialement à la juste valeur et toutes sont ensuite mesurées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins une provision pour moins-value le cas échéant. Les débiteurs sont pris en considération individuellement pour une baisse de valeur lorsqu'ils sont en souffrance ou si d'autres preuves objectives sont reçues selon lesquelles une contrepartie précise fera défaut. Les créances qui ne sont pas

considérées individuellement comme ayant subi une baisse de valeur sont examinées quant à leur dépréciation en groupes, qui sont déterminés en fonction de l'industrie et de la région de la contrepartie et d'autres caractéristiques du risque de crédit partagé. L'estimation de la moins-value est ensuite fondée sur les taux des défauts historiques récents des contreparties pour chaque groupe établi.

Étant donné que la politique de placement de l'Administration vise à détenir des placements et à recueillir des flux de trésorerie contractuels à des dates spécifiques qui sont uniquement des paiements du principal et des intérêts sur le montant de principal impayé, les placements de l'Administration sont mesurés selon un coût amorti. Les placements classifiés tels qu'évalués à un coût amorti sont initialement comptabilisés à la juste valeur et évalués ensuite à un coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au besoin, l'Administration comptabilise une déduction pour les pertes de crédit. Ces pertes de crédit sont incluses dans 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 classés comme étant mesurés au coût après amortissement, sauf pour les passifs financiers qui sont mesurés à la juste valeur par le biais du résultat net.

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

2.5 Immobilisations corporelles

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

L'amortissement est comptabilisé de façon à affecter le coût ou l'évaluation des actifs moins leur valeur résiduelle sur leur durée de vie utile, selon la méthode linéaire. La durée de vie utile, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement

estimées sont révisées à la fin de chaque période de présentation de l'information financière, et les modifications d'estimations comptables sont apportées de façon prospective. Les durées de vie utile des actifs de l'Administration sont les suivantes :

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

En ce qui concerne les simulateurs, l'équipement de communication et autre, le coût des logiciels achetés par l'Administration pour son propre usage et qui font partie intégrante du matériel (parce que l'équipement ne peut pas fonctionner sans ce logiciel) est considéré comme faisant partie du coût du matériel et inscrit dans les immobilisations corporelles.

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

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

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

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

Les pertes de valeur comptabilisées au cours de périodes antérieures sont évaluées à la fin de chaque période de présentation de l'information financière, afin de déterminer s'il existe des indications qui confirment que la perte a diminué ou bien qu'elle n'existe plus. Une perte de valeur est reprise s'il y a

eu un changement dans les estimations ayant servi à déterminer la valeur recouvrable. Une perte de valeur n'est reprise que dans la mesure où la valeur comptable de l'actif n'excède pas la valeur comptable qui aurait été déterminée, après amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

2.6 Actifs incorporels

À l'exclusion des logiciels faisant partie intégrante du matériel, les logiciels acquis sont comptabilisés au coût et amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie estimative maximale de 10 ans.

2.7 Contrats de location

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

i. Déterminer si un accord contient un contrat de location

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

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

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

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

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

Pour les accords qui contiennent un contrat de location, l'Administration comptabilise un actif au titre du droit d'utilisation et un passif locatif à la date à laquelle débute le contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est initialement mesuré selon son coût, lequel comprend le montant initial du passif locatif ajusté en fonction des paiements locatifs effectués

à la date où commence le contrat de location ou avant cela, plus tous les coûts directs initialement engagés et une estimation des coûts pour démanteler et éliminer l'actif sous-jacent ou le remettre dans son état d'origine, moins les incitatifs locatifs reçus.

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

iii. Durée du contrat de location

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

iv. Comptabilisation et mesure du passif locatif

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

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

Quand le passif locatif est mesuré de nouveau de cette façon, un ajustement correspondant est effectué à la valeur comptable de l'actif au titre du droit d'utilisation ou enregistré dans 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 du personnel

i. Prestations de retraite

Tous les salariés admissibles de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime de pension interentreprises contributif à prestations déterminées qui est établi aux termes de la législation et administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration pour payer les coûts des services actuels. En vertu de la législation actuellement en place, l'Administration n'a pas d'obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de tout service antérieur ou de toute insuffisance de financement du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées comme une charge durant l'exercice pendant lequel les salariés rendent les services, et elles représentent l'obligation totale de l'Administration en matière du régime de retraite.

ii. Autres avantages sociaux du personnel

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

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

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

2.9 Comptabilisation des produits

L'Administration comptabilise les produits au moment du transfert du contrôle des services promis aux clients selon un montant qui reflète la somme à laquelle l'Administration s'attend à recueillir en échange des services de pilotage qu'elle fournit. L'Administration a déterminé que le contrôle des services de pilotage est passé lorsque le pilote affecté à un navire a terminé l'affectation de pilotage ou lorsque l'affectation est annulée.

3. Jugements et estimations comptables importants

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

(a) Jugements comptables importants

Contrats de location (notes 2.7 et 12)

L'application de la norme IFRS 16 « Contrats de location » oblige l'Administration à porter des jugements qui ont une incidence sur la comptabilisation et 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 d'entrée en vigueur, l'Administration réévalue le passif lié au contrat de location pour refléter les changements dans les paiements du contrat de location lorsque l'Administration a la certitude raisonnable d'exercer une option qui modifierait les paiements du contrat de location. L'actif au titre du droit d'utilisation est ajusté pour tenir compte de la réévaluation du passif lié au contrat de location.

(b) Estimations comptables importantes

Amortissement – immobilisations corporelles (notes 2.5 et 7)

Les composantes importantes des immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimée. Les durées de vie sont déterminées en fonction des faits actuels et de l'expérience passée. Bien que ces estimations de durée de vie utile soient revues régulièrement et que les calculs de l'amortissement soient révisés en conséquence, les durées de vie réelle peuvent différer des estimations. Ainsi, les immobilisations corporelles

peuvent continuer à être utilisées après avoir été entièrement dépréciées ou peuvent être mises hors service ou cédées avant d'être entièrement dépréciées.

4. Gestion des risques financiers

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

(a) Risque de crédit

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

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

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

La valeur comptable des créances clients de l'Administration s'établissait à 6 743 \$ (4 991 \$ en 2023) et d'autres créances avaient une valeur comptable de 483 \$ (276 \$ en 2023). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2024, aucune des créances (nulle en 2023) était en souffrance depuis plus de 90 jours. Dans le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes importantes concernant des créances irrécouvrables. Le risque de défaut est considéré comme étant faible car en vertu de la *Loi sur le pilotage*, le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage et la Loi prévoit un mécanisme pour suspendre le dédouanement en cas de non-paiement des droits de pilotage. L'Administration a comptabilisé une provision pour perte de crédit attendue nulle au 31 décembre 2024 (nulle en 2023) en ce qui a trait à ses créances clients.

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 2023) relativement à ses placements, qui sont tous faits dans des certificats de placement garanti ou des obligations dont la cote est BBB- ou supérieure.

(b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. L'Administration a pour objectif d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ces obligations à l'échéance, que les conditions soient normales ou défavorables. Elle surveille

fréquemment ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités afin de pouvoir répondre à ses besoins.

La valeur comptable des créateurs, 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 créateurs et des charges à payer, les comptes à payer et les charges à payer s'établissaient à 10 809 \$ (9 223 \$ en 2023), et ces créateurs 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 5 669 \$ (5 969 \$ en 2023) et sont exigibles sur demande.

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

(c) Risque de marché

(i) Risque de taux d'intérêt

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

La trésorerie détenue durant l'exercice affichait un taux d'intérêt moyen pondéré de 4,81 % (3,95 % en 2023).

Au 31 décembre 2024, 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 104 \$ (95 \$ en 2023) ou une baisse de 104 \$ (95 \$ en 2023) du résultat global lié à la trésorerie et aux placements de l'Administration pour l'exercice financier.

L'Administration a peu d'exposition au risque de taux d'intérêt en ce qui concerne ses emprunts. Les fonds empruntés proviennent d'une banque à charte canadienne dont l'intégralité du solde est à un taux fixe de 2,86 % qui ne peut être changé entre les dates d'échéance sans pénalité financière.

(ii) Risque de change et autre risque de prix

L'Administration n'est pas exposée actuellement à un risque de change ou à un autre risque de prix considérable. Il n'y avait pas de comptes créateurs ou de charges à payer libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (néant en 2023).

5. Juste valeur des instruments financiers

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

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

La trésorerie de l'Administration était de niveau 1 aux 31 décembre 2024 et 2023.

Les valeurs comptables des créances clients, d'autres créances et autres créateurs 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 investissements aux 31 décembre 2024 et 2023 est présentée à la note 6. Les placements de l'Administration sont de niveau 2 aux 31 décembre 2024 et 2023.

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 2024 pour les dettes de durées semblables (niveau 2). En date du 31 décembre 2024, la juste valeur des emprunts est estimée à 4 103 \$ (4 102 \$ en 2023). La juste valeur des emprunts varie par rapport à la valeur comptable en raison des fluctuations des taux d'intérêt depuis leur émission.

6. Placements et revenus de placements

(a) Placements de portefeuille

Au 31 décembre	2024		2023	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
	\$	\$	\$	\$
À court terme				
Certificats de placement garanti	614	576	99	95
Obligations du gouvernement du Canada	729	703	1 157	1 129
Obligations de sociétés	—	—	—	—
	1 343	1 279	1 256	1 224
À long terme				
Certificats de placement garanti	657	636	840	826
Obligations du gouvernement du Canada	1 576	1 545	1 113	1 092
Obligations de sociétés	378	375	—	—
	2 611	2 556	1 953	1 918
Total	3 954	3 835	3 209	3 142

Au 31 décembre 2024, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 1,25 % et 4,95 %, à un taux moyen pondéré de 3,00 %, et les durées restantes jusqu'à l'échéance des placements étaient comme suit :

	Terme à courir		
	Au plus 1 an	1 an à 3 ans	Total
	\$	\$	\$
Certificats de placement garanti	576	636	1 212
Obligations du gouvernement du Canada	703	1 545	2 248
Obligations de sociétés	—	375	375
	1 279	2 556	3 835

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2024	2023
	\$	\$
Intérêt	44	43

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 2,76 % (1,60 % en 2023). Le rendement inclut les gains et pertes réalisés, les paiements sur les dépôts et coupons (intérêts), les intérêts courus reçus et payés pour la vente et l'achat d'obligations, et les intérêts courus au 31 décembre 2024.

7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments et quais flottants	Bateaux- pilotes	Moteurs de bateaux- pilotes	Moteurs de rechange	Générateurs pour bateaux- pilotes	Équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre du droit d'utilisation (note 12 (b))	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût									
Au 1 ^{er} janvier 2023	695	18 905	2 788	39	742	4 073	778	3 436	31 456
Actifs acquis	435	528	499	—	—	1 194	910	(507)	3 059
Cessions	—	—	(405)	(39)	—	(491)	—	—	(935)
Au 31 décembre 2023	1 130	19 433	2 882	—	742	4 776	1 688	2 929	33 580
Actifs acquis	38	212	51	—	—	3 617	3	22 710	26 631
Cessions	—	—	(317)	—	—	(1 878)	—	(182)	(2 377)
Au 31 décembre 2024	1 168	19 645	2 616	—	742	6 515	1 691	25 457	57 834
Amortissement cumulé									
Au 1 ^{er} janvier 2023	271	7 919	1 594	—	232	3 068	169	946	14 199
Amortissement	81	790	396	—	69	324	94	192	1 946
Cessions	—	—	(405)	—	—	(479)	—	—	(884)
Au 31 décembre 2023	352	8 709	1 585	—	301	2 913	263	1 138	15 261
Amortissement	100	895	320	—	70	858	159	1 644	4 046
Cessions	—	—	(317)	—	—	(1 833)	—	(182)	(2 332)
Au 31 décembre 2024	452	9 604	1 588	—	371	1 938	422	2 600	16 975
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2023	778	10 724	1 297	—	441	1 863	1 425	1 791	18 319
Au 31 décembre 2024	716	10 041	1 028	—	371	4 577	1 269	22 857	40 859

8. Actifs incorporels

	Logiciel
	\$
Coût	
Au 1^{er} janvier 2023	1 686
Actifs acquis	117
Au 31 décembre 2023	1 803
Actifs acquis	35
Au 31 décembre 2024	1 838
Amortissement cumulé	
Au 1 ^{er} janvier 2023	691
Amortissement	114
Au 31 décembre 2023	805
Amortissement	114
Au 31 décembre 2024	919
Valeurs comptables	
Au 31 décembre 2023	998
Au 31 décembre 2024	919

9. Exploitation conjointe

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

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

	2024	2023
	\$	\$
Actifs à court terme	1 001	220
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles	1 030	1 190
Total des actifs	2 031	1 410
Passifs à court terme	375	175
Capitaux propres	1 656	1 235
Total des passifs et capitaux propres	2 031	1 410
Exercice clos le 31 décembre	2024	2023
	\$	\$
Produits	1 955	1 224
Bénéfice net	290	19

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

10. Emprunts

L'Administration possède une facilité de crédit d'exploitation d'un montant s'élevant jusqu'à 3 500 \$ disponibles à un taux d'intérêt équivalant au taux préférentiel des banques. L'Administration n'avait pas utilisé cette facilité au 31 décembre 2024 (nulle en 2023). L'Administration peut utiliser cette facilité de crédit au besoin, laquelle n'a aucune date de renouvellement ni durée déterminée.

Le 22 décembre 2021, l'Administration a obtenu une facilité de prêt d'exploitation engagée non garantie pour le financement de la construction d'un nouveau bateau-pilote. Le prêt de 5 400 \$ est d'une durée de 10 ans à un taux d'intérêt annuel de 2,86 %. Le solde impayé au 31 décembre 2024 est de 4 498 \$ (4 805 \$ en 2023).

Les remboursements estimatifs non-actualisés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2024 sont les suivants :

	\$
2025	313
2026	328
2027	337
2028	346
2029 et par la suite	3 174
	4 498

Les charges d'intérêt sur les emprunts au cours de l'exercice étaient de 133 \$ (145 \$ en 2023).

11. Prestations de pension

Tous les employés admissibles de l'Administration participent au Régime de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Les cotisations sont requises de la part des salariés et de l'Administration. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés.

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

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

À compter du 1^{er} janvier 2024, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,02 à 1 de cotisations d'employés pour les employés embauchés avant le 1^{er} janvier 2013 et de 1,00 à 1 de cotisations d'employés pour les employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,02 à 1 et 1,00 à 1, respectivement, en 2023) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire d'un employé était supérieur à 202 \$ (196 \$ en 2023), la partie du salaire de l'employé supérieure à ce montant était assujettie à un taux de cotisation de 4,63 à 1 de cotisations d'employés (5,29 à 1 en 2023).

Les cotisations au Régime se répartissent comme suit :

	2024	2023
	\$	\$
Cotisations de l'Administration	1 260	1 220
Cotisations des employés	973	914

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 1 297 \$ en 2025.

12. Contrats de location

(a) Contrats de location en tant que preneur

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

(b) Actifs au titre du droit d'utilisation

	Installations	Hélicoptère	Postes d'accostage et de mouillage	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	2 432	—	58	2 490
Ajouts (incitatifs)	(507)	—	—	(507)
Dépréciation	(157)	—	(35)	(192)
Solde au 31 décembre 2023	1 768	—	23	1 791
Ajouts	—	22 382	328	22 710
Dépréciation	(147)	(1 453)	(44)	(1 644)
Solde au 31 décembre 2024	1 621	20 929	307	22 857

Au cours de l'année, l'Administration a conclu un contrat de location pour l'utilisation d'un hélicoptère afin de faciliter le transport des pilotes.

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

Les intérêts sur les obligations de location sont de 750 \$ (150 \$ en 2023).

Les charges et les liquidités payées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 114 \$ (111 \$ en 2023). Les paiements variables au titre des passifs liés aux contrats de location-exploitation non inclus dans la mesure des obligations locatives étaient nuls (nuls en 2023).

Les paiements d'intérêts de 750 \$ (150 \$ en 2023) et les paiements sur le principal de 1 316 \$ (182 \$ en 2023) sont classifiés dans l'état des flux de trésorerie comme des frais financiers versés et des paiements sur le principal des contrats de location, respectivement.

Les ajouts d'actifs au titre du droit d'utilisation au cours de l'exercice (note 12(b)) ont été acquis par le biais de contrats de location et n'ont pas eu d'incidence sur les flux de trésorerie.

(d) Passifs liés aux contrats de location

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

	2024	2023
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	2 359	2 541
Ajouts pendant l'exercice	22 710	—
Remboursements sur le principal	(1 316)	(182)
Total des obligations au titre des contrats de location	23 753	2 359
Portion actuelle	2 995	220
Portion à long terme	20 758	2 139
Total des obligations au titre des contrats de location	23 753	2 359

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

	\$
2025	4 064
2026	4 164
2027	4 245
2028	4 326
2029 et par la suite	11 037
Total des paiements non réduits	27 836

Les paiements non réduits au titre de la location comprennent des versements de 24 672 \$ pour une location d'hélicoptère d'une durée de 7 ans se terminant le 15 mai 2031, avec une option de renouvellement de la location après cette date pour trois années supplémentaires. L'Administration peut choisir de résilier le contrat de location pour n'importe quelle raison avec un préavis écrit d'au moins 85 jours.

13. Rapprochement des passifs liés aux activités de financement

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

	2024	2023
	\$	\$
Passifs liés aux activités de financement, en début d'exercice	7 164	7 818
Sorties de trésorerie liées au remboursement d'emprunt	(307)	(472)
Sorties de trésorerie liées aux contrats de location	(1 316)	(182)
Passifs additionnels liés aux contrats de location (note 12)	22 710	—
Passifs liés aux activités de financement, en fin d'exercice	28 251	7 164

14. Gestion du capital

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

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. Au cours des exercices clos les 31 décembre 2024 et 2023, l'Administration a respecté ces restrictions.

La *Loi sur le pilotage* accorde à l'Administration le pouvoir de placer les fonds dont elle n'a pas besoin immédiatement dans n'importe quelle catégorie d'actifs financiers. L'approbation accordée à l'Administration pour effectuer des placements dans des obligations du gouvernement du Canada ou des gouvernements provinciaux ou municipaux, des instruments à rendement fixe ayant au moins une cote de crédit BBB- ou des certificats de placement garanti a émané du ministre des Finances par le biais de l'approbation du plan d'entreprise de l'Administration pour les années 2024 à 2028.

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

15. Opérations entre entités apparentées

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

(a) Opérations commerciales

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

L'Administration a conclu une entente avec Transports Canada à compter du 1^{er} avril 2020 pour la prestation de services et d'expertise en matière de réglementation. Il s'agit d'un dispositif permanent sujet à révision une fois tous les 10 ans. Les frais engagés, de l'ordre de 964 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (679 \$ en 2023) sont inclus dans l'état du résultat global sous la rubrique des services professionnels et spéciaux.

(b) Rémunération des principaux membres de la direction

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

Exercice clos le 31 décembre	2024	2023
	\$	\$
Rémunération de la haute direction		
Salaires et avantages à court terme des salariés	1 364	1 247
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	158	131
	1 522	1 378
Rémunération du conseil d'administration		
Honoraires et indemnité quotidienne	220	223

L'Administration a également engagé un membre du Conseil pour fournir de l'aide en matière de formation des pilotes à des taux horaires équivalents aux taux du marché pratiqués par des parties non liées. L'Administration a versé 35 \$ en 2024 (40 \$ en 2023) au membre du Conseil.

16. Engagements

L'Administration a conclu des accords pour des services de soutien à l'équipement de navigation, et l'hébergement des pilotes, pour lesquels elle devait effectuer les versements minimaux suivants au 31 décembre 2024 :

	\$
Moins d'un an	722
Entre un an et cinq ans	1 220
Plus de cinq ans	—
	1 942

17. Événement postérieur

L'impact sur les activités de l'Administration de la menace d'une augmentation des droits de douane sur les importations aux États-Unis et des réponses correspondantes des pays concernés n'est pas établi. Par conséquent, il n'est pas possible à l'heure actuelle d'estimer l'impact financier de ces développements sur les résultats d'exploitation et la situation financière futurs de l'Administration. La direction continue de surveiller les conséquences potentielles sur la demande de services de pilotage. Toute incidence importante sera reflétée dans les périodes de rapport à venir, à mesure que de nouvelles informations seront disponibles.

RAPPORT SUR LES DIVULGATIONS FINANCIÈRES LIÉES AU CLIMAT POUR 2024 (NON-AUDITÉ)

Il s'agit du premier rapport annuel de l'Administration sur les risques climatiques, sa stratégie pour atténuer ces risques et les mesures associées à ces risques. Le rapport a été modélisé sur les recommandations du Groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat. Les éléments fondamentaux de la divulgation sont les suivants :

- **Gouvernance** - gouvernance de l'organisation entourant les risques et possibilités liés au climat
- **Stratégie** - impacts réels et potentiels des risques et possibilités liés au climat sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation
- **Gestion des risques** - processus utilisés par l'organisation pour recenser, évaluer et gérer les risques liés au climat
- **Mesures et cibles** - mesures et cibles utilisées pour évaluer et gérer les risques et possibilités pertinents liés au climat

Ces divulgations évolueront avec le temps en fonction des leçons apprises et fourniront plus de renseignements et de données.

L'Administration est aussi en train d'aligner sa stratégie pour gérer les répercussions des risques climatiques sur la [Stratégie pour un gouvernement vert](#) du gouvernement.

Gouvernance

L'Administration a un cadre de gouvernance bien établi. Son conseil d'administration est responsable de l'intendance globale de l'Administration, et il supervise le recensement et la gestion des risques clés.

La supervision par le Conseil des risques et possibilités liés au climat est un aspect de la supervision du Système de gestion des risques organisationnels (SGRO) de l'APP, qui est discuté plus en détail ci-dessous. Conformément au SGRO de l'Administration, la direction est responsable de recenser et d'évaluer les risques et les possibilités liés au climat. Ces risques et possibilités sont présentés au Conseil, avec d'autres risques clés, au moins une fois l'an. La direction rend également compte au conseil d'administration, une fois par année, des mesures et des cibles liées au climat.

Le Comité des finances et d'audit s'est vu confier la responsabilité de superviser les exigences en matière de divulgation financière pour les risques liés au climat.

Stratégie

L'Administration aspire à être un leader dans un secteur maritime complexe et sensible à l'environnement, où le transport sécuritaire et efficace des marchandises est effectué d'une manière qui protège l'environnement marin sur la côte ouest du Canada et facilite le commerce maritime.

L'Administration cherchera des possibilités qui soutiennent l'objectif du gouvernement du Canada visant à faire en sorte que ses opérations produisent des émissions de gaz à effet de serre (GES) nettes zéro d'ici 2050 et à améliorer la résilience climatique en réduisant le risque que les répercussions liées au climat perturbent les actifs et les services essentiels de l'Administration.

Les émissions nettes zéro consistent à réduire les émissions de GES produites par les opérations le plus près possible de zéro, puis à contrebalancer les émissions restantes avec une suppression équivalente de dioxyde de carbone, ce qui pourrait consister à acheter des compensations carbone.

L'exploitation d'un modèle de pilotage sur toute la côte de la Colombie-Britannique signifie que plus de 80 % de nos émissions de GES proviennent du transport de personnel par bateau-pilote jusqu'aux et à partir des navires se trouvant aux stations d'embarquement le long de la côte. Par conséquent, cela présente la meilleure occasion de réduire considérablement les émissions de GES et nous allons prioriser les études dans ce domaine. Ce faisant, nous prendrons en considération d'autres avantages potentiels, comme des réductions de coûts et des améliorations de service.

Les répercussions et possibilités liées au climat pour l'Administration sont recensées par le biais de son programme de gestion des risques organisationnels (GRO) et prises en considération dans le cadre de ses processus de planification stratégique et organisationnels. Elles sont évaluées à court, moyen et long terme et, lorsque c'est possible, l'Administration cherche à ajuster ses plans pour atténuer les répercussions et tirer parti des éventuelles possibilités.

Gestion du risque

L'Administration a un programme actif et continu de gestion des risques organisationnels (GRO) selon lequel les risques stratégiques et opérationnels, notamment les risques liés au climat, sont évalués, surveillés et gérés dans le cadre d'un système de gestion des risques organisationnels (SGRO).

Un registre des risques est tenu par un comité GRO de la direction composé du premier dirigeant et des principaux gestionnaires. Chaque risque est assigné à un responsable. Un examen de l'ensemble des risques est effectué tous les deux ans et un rapport d'étape est remis au conseil d'administration.

Chacun des risques est analysé et les causes sont identifiées. Les contrôles existants sont recensés et font l'objet d'un suivi et d'une surveillance pour accroître l'atténuation des effets par l'Administration. Des contrôles supplémentaires sont élaborés au besoin pour améliorer l'atténuation.

Risque lié au climat pour l'Administration

Il s'agit du risque que l'Administration échoue à s'attaquer aux répercussions du changement climatique sur ses opérations et les attentes connexes des intervenants, des clients et de la communauté. Cela a été identifié comme un risque clé pour l'Administration. Ces impacts connexes tombent largement dans quatre catégories :

- Impact du changement climatique sur les opérations, qui pourrait être à court, moyen ou long terme. Par exemple :
 - Dommages aux infrastructures causés par des tempêtes, des inondations et autres phénomènes plus fréquents et plus graves.
 - Possibilité d'une augmentation des défis de navigation et de trajets plus longs pour éviter les zones problématiques nouvellement apparues en raison des changements de courants et de chenaux, ce qui accroît la possibilité d'accidents et d'échouement de navires
 - Hausse des coûts de formation (p. ex. cours de mise à niveau, reprogrammation de séances sur simulateur) et communication de données exactes aux pilotes.
- Impact du changement climatique sur l'économie canadienne et mondiale, et répercussions potentielles sur les niveaux d'affectation, qui pourraient être de courte, moyenne ou longue durée. Par exemple :
 - Effet du changement climatique dans les Prairies, qui pourrait réduire les exportations de céréales et de produits agricoles
 - Plafonnement fédéral proposé sur les émissions de l'industrie pétrolière et gazière, qui pourrait affecter les exportations de pétrole
 - Virage de la consommation de combustibles fossiles vers des produits renouvelables, qui pourrait affecter les exportations de charbon
- Répercussions stratégiques à long terme. Par exemple :
 - Fonte de la glace arctique, ce qui pourrait ouvrir de nouveaux ports concurrentiels à la côte Ouest
- Impact découlant du fait de ne pas respecter les engagements à atteindre la carboneutralité d'ici 2050
 - La [Stratégie pour un gouvernement vert](#) du gouvernement du Canada établit des attentes prévoyant que l'Administration proposera des mesures soutenant la transition du Canada vers la carboneutralité, notamment en établissant des cibles opérationnelles connexes. Le fait de ne pas s'y conformer nuira à la réputation de l'Administration et éventuellement à ses relations avec les intervenants, les clients et la communauté.

Atténuations des risques climatiques

Des mesures d'atténuation sont constamment élaborées pour les risques climatiques recensés. Elles consistent à :

- Tenir compte de l'impact potentiel du changement climatique sur le nombre d'affectations dans le cadre de la planification stratégique.
- Maintenir un portefeuille d'affectations diversifié comme couverture contre la volatilité dans n'importe quel secteur.
- Réduire la consommation de carburant en tirant parti des améliorations apportées à la technologie et à l'ingénierie lors du remplacement des bateaux-pilotes, et en optimisant le rendement du carburant des navires plus anciens.
- Prendre d'autres initiatives telles que :
 - Des pratiques d'approvisionnement qui incitent les fournisseurs à soumettre des solutions respectueuses de l'environnement.
 - Le remplacement des réunions en personne par des réunions en ligne équivalentes.

Mesures et cibles

L'Administration a retenu les services d'une tierce partie (BMO Radicle) pour l'aider à évaluer les émissions de gaz à effet de serre pour 2023, le but étant d'établir une référence. Elle continuera dorénavant de mesurer ses émissions et les dévoilera dans ses divulgations financières liées au climat. Une fois qu'elle aura davantage de données disponibles sur ses émissions actuelles, l'Administration élaborera des cibles provisoires allant jusqu'à 2050.

Ce rapport et cet inventaire ont été préparés conformément à la Norme de comptabilisation et de déclaration d'entreprise du Protocole des gaz à effet de serre, édition révisée.

L'Administration a mesuré son premier inventaire des gaz à effet de serre en 2023 en utilisant le programme Climate Smart de BMO Radicle et elle a répertorié des émissions de 4 427 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO_{2e}). Globalement, la principale source d'émissions de l'Administration a été le transport de personnes, surtout des pilotes qui se rendent à leurs affectations et en reviennent le long de la côte de la Colombie-Britannique, par bateau sur ses bateaux-pilotes (89 %) et par avion à bord de vos réguliers et nolisés (10 %). L'Administration a obtenu la certification Climate Smart pour 2023.

En 2024, les émissions ont augmenté de 11 % par rapport à 2023 pour atteindre 4 893 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO_{2e}) en raison d'une hausse des affectations de pilotage.

Les sections qui suivent présentent une ventilation des émissions de l'APP pour l'année civile 2024 par portée. Chaque résultat a été comparé au résultat de référence en 2023.

Portée 1 : Émissions directes produites par les activités appartenant à l'Administration ou contrôlées par celle-ci

Type d'activité	Référence (2023)		Année actuelle (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% de variation
Chauffage (consommation du bureau de Vancouver)	11,01	0 %	10,52	0 %	(0,49)	(4) %
Transport de personnes - Mer (transport des pilotes par bateau-pilote appartenant à l'APP jusqu'aux navires)	3 948,10	89 %	4 083,32	84 %	135,22	3 %
Transport de personnes - Air (transport des pilotes par hélicoptère jusqu'aux navires)	-	-	255,54	5 %	255,54	n/a
Totaux	3 959,11	89 %	4 349,38	89 %	390,27	10 %

Portée 2 : Émissions indirectes produites par la consommation d'électricité, de chauffage ou de vapeur que l'APP achète

a) Émissions basées sur l'endroit

Type d'activité	Référence (2023)		Année actuelle (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% de variation
Électricité (consommation du bureau de Vancouver et des stations de Victoria et de Prince Rupert)	2,33	0 %	2,12	0 %	(0,21)	(9) %
Totaux	2,33	0 %	2,12	0 %	(0,21)	(9) %

b) Coefficients d'émission basés sur le marché

Province –C.-B.

Fournisseur d'électricité - BC Hydro

	kWh	Émissions provinciales (tCO2e)	Émissions des fournisseurs de services publics (tCO2e)
Référence (2023)	150 363	2,33	2,33
Année actuelle (2024)	151 177	2,12	2,12
Année actuelle par rapport à l'année précédente	814	(0,21)	(0,21)

Portée 3 : Autres émissions indirectes provenant d'activités en amont et en aval auxquelles l'APP contribue, mais qu'elle ne contrôle pas

Type d'activité	Référence (2023)		Année actuelle (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% de variation
Hébergement	42,09	1 %	61,10	1 %	19,01	45 %
Chauffage (consommation de chauffage à la station de Victoria)	4,99	0 %	2,23	0 %	(2,76)	(55) %
Transport de personnes – Air (vols réguliers et nolisés transportant les pilotes vers des affectations côtières)	406,54	10 %	464,79	10 %	58,79	14 %
Transport de personnes – Mer (transport de pilotes par bateau-pilote appartenant à des tierces parties jusqu'aux navires)	11,93	0 %	13,01	0 %	1,08	9 %
Totaux	465,55	11 %	541,13	11 %	75,58	16 %