



ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DU PACIFIQUE
RAPPORT
ANNUEL 2025



Administration de pilotage
du Pacifique Canada

Pacific Pilotage
Authority Canada

Canada 



15 203
affectations

7,9 % de plus que l'an dernier



99,98 %
des affectations
sans incident



recettes de
155,4 M\$

12,9 % 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
Engagement envers la réconciliation	5
Mandat	5
Principes	6
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 2025	9
Indicateurs clés de rendements	12
Résumé financier quinquennal	13
STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION	14
Gouvernance de l'Administration	15
Comités du conseil	15
Ressources humaines	17
Recrutement et formation des pilotes	17
Examens et liste d'admissibilité des pilotes	18
GESTION DES RISQUES ORGANISATIONNELS	19
REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE	20
Analyse du trafic	20
Rapports d'incidents	22
Analyse financière de 2025	23
PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2026 ET AU-DELÀ	26
ANNEXES	
États financiers annuels audités	27
Rapport sur les divulgations financières liées au climat pour 2025 (non audité)	48

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET DU PREMIER DIRIGEANT

Le 30 mars 2026

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

Monsieur le Ministre,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'APP), nous avons le plaisir de vous soumettre notre rapport annuel pour l'exercice qui a pris fin le 31 décembre 2025.

En 2025, l'Administration a effectué plus de 15 200 affectations de pilotage, un record qui témoigne de la demande croissante pour des services de pilotage maritime sûrs et efficaces sur la côte ouest du Canada. Cette hausse de l'activité, portée par l'augmentation du trafic maritime et le maintien des exportations énergétiques, a été gérée tout en maintenant un niveau de service élevé et un bilan de sécurité parmi les meilleurs de l'industrie. Ces résultats reflètent la solidité du modèle opérationnel de l'Administration ainsi que le professionnalisme des pilotes et du personnel qui assurent ce service essentiel.

Nous avons continué de renforcer nos capacités opérationnelles tout au long de l'année. Le Programme de transfert par hélicoptère (Sud) s'est imposé comme un élément fiable de la prestation de services pour les navires-citernes transportant des produits issus du pipeline Trans Mountain. Ce programme, également utilisé de façon ponctuelle pour d'autres navires sous pilotage, a amélioré tant la sécurité maritime que l'efficacité du système, notamment dans des conditions météorologiques difficiles. Parallèlement, nous avons progressé dans la préparation à l'augmentation du trafic maritime liée aux grands projets, dont LNG Canada, grâce à des simulations ciblées, des formations et une planification opérationnelle. Les investissements dans les systèmes et les

processus favorisent une coordination plus efficace des services de pilotage dans une zone géographiquement étendue.

Nous avons également réalisé des progrès solides en matière de gouvernance et de priorités réglementaires. Nous avons mis en œuvre les recommandations de l'examen spécial du Bureau du vérificateur général et en avons rendu compte. La collaboration avec Transports Canada sur les dispenses de pilotage a abouti à une approche plus pragmatique et axée sur la sécurité, en adéquation avec les exigences opérationnelles locales. L'Administration a également poursuivi ses préparatifs en vue de la mise en œuvre du cadre réglementaire du Système de gestion de la qualité et de la sécurité.

Dans l'ensemble, le rendement opérationnel est demeuré solide en matière de sécurité, de fiabilité et d'efficacité. Les retards attribuables aux services de pilotage sont restés faibles et les incidents ont continué d'être rares. Le maintien de ce niveau de rendement en période de

croissance est le reflet direct de l'expérience, du jugement et de l'engagement de nos pilotes, répartiteurs, équipages de bateaux-pilotes et membres du personnel.

Nous avons continué de faire avancer les priorités gouvernementales clés, notamment en matière d'accessibilité, d'équité salariale, de langues officielles et de divulgation liée au climat, parallèlement à l'amélioration continue de la gouvernance interne. Ces travaux favorisent la transparence, la reddition de comptes et la viabilité à long terme de l'Administration.

En 2025, l'Administration a effectué plus de 15 200 affectations de pilotage, un record qui témoigne de la demande croissante pour des services de pilotage maritime sûrs et efficaces sur la côte ouest du Canada.



Nos partenariats demeurent au cœur de notre réussite. Nous collaborons étroitement avec BC Coast Pilots, Transports Canada, les intervenants de l'industrie et les autres ministères afin d'assurer la continuité et le bon déroulement des services de pilotage maritime sur la côte Pacifique du Canada. Nous travaillons également en étroite collaboration avec les autres administrations de pilotage canadiennes pour assurer une approche nationale coordonnée ainsi que la robustesse du système canadien de pilotage maritime. Ces relations revêtent une importance croissante à mesure que le trafic maritime évolue et que les exigences opérationnelles augmentent.

Pour l'avenir, l'Administration est bien positionnée pour soutenir la croissance continue du transport maritime sur la côte ouest. Alors que le Canada fait progresser ses priorités en matière de diversification des échanges commerciaux, de résilience des chaînes d'approvisionnement et de mouvement fiable des exportations clés, l'importance d'un pilotage maritime sûr et efficace est de plus en plus manifeste. Notre priorité demeure le maintien d'un solide bilan de sécurité, l'amélioration de la prestation de services et l'harmonisation de nos effectifs, de notre infrastructure et de nos systèmes avec la demande future.

Nous tenons à exprimer notre sincère reconnaissance aux employés de l'Administration, aux pilotes fluviaux du Fraser, aux pilotes côtiers de la Colombie-Britannique et aux membres du conseil d'administration pour leur dévouement et leur professionnalisme continus. Nous remercions également Transports Canada et nos partenaires pour leur collaboration et leur soutien constants.

Respectueusement soumis,



Lorraine Cunningham
Présidente du Conseil



John Wilson
Premier dirigeant



Plus de 1 400 hélitreuillages ont été effectués lors de la première année de service d'hélicoptères sur la côte sud

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 par la loi de recourir aux 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. En raison de la complexité de

notre littoral, notre zone de compétence s'étend sur l'ensemble de la côte de la Colombie-Britannique et comprend le fleuve Fraser, ce qui en fait la plus vaste zone de pilotage obligatoire au monde. Notre modèle unique de pilotage à l'échelle de la côte permet à l'Administration d'assurer des services dans tous les ports de la côte ouest, ainsi qu'auprès des navires de croisière qui empruntent le passage intérieur de la Colombie-Britannique.

Le mouvement sûr et efficace des navires permet de prévenir les accidents, de protéger les écosystèmes marins et de soutenir la résilience des chaînes d'approvisionnement.

ENGAGEMENT ENVERS LA RÉCONCILIATION

En tant que société d'État fédérale, l'Administration appuie l'engagement du gouvernement du Canada à faire progresser la réconciliation, fondée sur la reconnaissance des droits des Autochtones, le respect de leur autodétermination et le partenariat avec les peuples autochtones. L'Administration

de pilotage du Pacifique reconnaît avec respect les territoires traditionnels des nombreuses Premières Nations distinctes de la côte de la Colombie-Britannique et du fleuve Fraser, où sont offerts les services de pilotage maritime.

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. Collaboration et uniformité nationales

Collaborer avec Transports Canada, les autres administrations de pilotage et les partenaires clés pour s'aligner 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

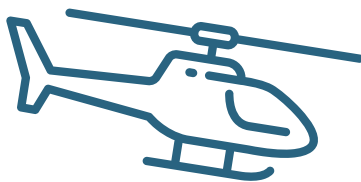
S'engager à améliorer et à bonifier continuellement les services que l'Administration fournit à ses clients tout en restant financièrement responsable.

ACTIVITÉS ET RÉALISATIONS DE L'ANNÉE



Priorité à la sécurité

L'APP a élaboré et commencé à mettre en œuvre un plan complet pour soutenir la transition vers le cadre réglementaire du système de gestion de la qualité et de la sécurité en prévision de l'entrée en vigueur des nouvelles réglementations.



Opérations de haut vol

Première année réussie pour les services d'hélicoptères sur la côte sud, avec plus de 1 400 transferts effectués et le passage d'un service de jour uniquement à un service 24 heures sur 24.



Bâtir l'avenir

La bourse Kevin Obermeyer de l'APP a été attribuée à six étudiants issus de milieux traditionnellement sous-représentés inscrits à des programmes d'études maritimes au BCIT.



PRINCIPALES ACTIVITÉS EN 2025

Les résultats des principales activités menées en 2025 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 s'aligner 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)	<p>A préparé et partagé le Plan d'intervention en cas d'incidents de pilotage maritime.</p> <p>A travaillé avec Transports Canada pour réaligner l'affectation des droits d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>.</p> <p>A instauré une collaboration sur l'optimisation des trajets des bateaux-pilotes et de la consommation de carburant.</p> <p>A instauré une collaboration sur une approche commune des rapports climatiques et ESG.</p>
	Collaborer avec Transports Canada pour modifier les zones de pilotage obligatoire afin de soutenir les nouveaux projets de Trans Mountain et LNG Canada, et renforcer les exigences du programme de dispenses de pilotage.	<p>Arrêté d'urgence renouvelé pour prolonger la zone de pilotage obligatoire pour le départ des navires-citernes transportant du pétrole brut.</p> <p>Arrêté d'urgence pour les méthaniers publié pour la zone 4 (côte nord).</p> <p>Publication de l'arrêté d'urgence sur les <i>dispenses de pilotage obligatoire</i>.</p>
	Collaborer avec l'Association des pilotes maritimes du Canada (APMC) pour renforcer les relations avec l'APP	<p>La présidente du Conseil et le premier dirigeant de l'APP ont rencontré la direction de l'APMC.</p> <p>L'APP a partagé des messages communs à propos du rôle essentiel du pilotage pour le mouvement efficace du commerce maritime et la sécurité de l'environnement.</p>
	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)	<p>L'APP a élaboré et commencé à mettre en œuvre un plan exhaustif pour accompagner la transition vers le cadre réglementaire du Système de gestion de la qualité et de la sécurité (SGQS), en prévision de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.</p>

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
<p>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 (p. ex., Transports Canada, administrations de pilotage, pilotes, Premières Nations, autres ministères, partenaires de l'industrie et communautés côtières).</p>	<p>S'impliquer auprès de partenaires clés pour promouvoir des initiatives portuaires intelligentes (p. ex. Programme de gestion active de la circulation des navires [PGACN])</p> <p>Mettre à profit la coentreprise du simulateur de pilotage aux fins de formation et de recherche (PSTAR) pour soutenir d'importants projets maritimes sur la côte ouest</p> <p>Construire un nouveau bateau-pilote pour mettre à niveau la flotte vieillissante</p>	<p>L'intégration entre le système de répartition de l'APP et le système de gestion active du trafic maritime (AVTM) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) a été réalisée, et sa mise en service devrait débuter au début de 2026.</p> <p>Les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique ont reçu une formation sur les manœuvres de transporteurs de GNL au nouveau terminal de LNG Canada. Des simulations de navigation pour plusieurs grands projets sur la côte ouest ont été réalisées et des simulations supplémentaires sont prévues.</p> <p>Utilisation à 73 % du simulateur par rapport à la disponibilité prévue. Les bénéfices dégagés seront utilisés pour les futures mises à niveau du système.</p> <p>Publication d'une demande de propositions sur le site Web AchatsCanada en août 2025. Les propositions sont actuellement en cours d'évaluation.</p>
<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>Programme de perfectionnement professionnel des employés repensé afin d'inclure un financement pour les employés qui cherchent à obtenir des certifications maritimes plus avancées, basées sur une étude de l'industrie.</p> <p>Participation à un groupe consultatif pour l'Étude sur le parcours des gens de mer canadiens, une démarche nationale qui a analysé les défis que ces derniers doivent relever et les besoins en main-d'œuvre futurs.</p> <p>Six élèves du programme de sciences nautiques du BCIT ont reçu chacun une bourse de 2 500 \$.</p> <p>L'APP collabore avec Transports Canada pour élaborer un programme visant à aider les candidats à accumuler du temps en mer pour les certifications maritimes grâce à une expérience consistant à travailler à bord de bateaux-pilotes.</p> <p>Des élèves en analyse de données du BCIT ont récemment mené un projet pratique consistant à analyser la consommation de carburant et les coûts d'entretien de nos bateaux-pilotes.</p>

OBJECTIF	ACTIVITÉ	RÉSULTATS
<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>Mener un examen interne des déplacements pour optimiser le transport des pilotes à l'aller et au retour des affectations</p>	<p>Un nolisement aérien saisonnier à destination de l'île Pine a été utilisé à titre d'essai pour transporter des pilotes à Prince Rupert au lieu d'utiliser des vols commerciaux. Les résultats sont en cours d'analyse en vue de déterminer si un nolisement aérien pour Prince Rupert sera maintenu sur une base régulière.</p>
	<p>Mettre en place un programme d'héliportage dans le Sud (Trans Mountain) et le Nord</p>	<p>La première année de service d'héliportage a été accomplie avec succès sur la côte sud avec plus de 1 400 hélitreuillages et un passage des opérations de jour uniquement à des opérations sur 24 heures.</p> <p>Un essai d'une semaine a été mené sur la côte nord, au large de Prince Rupert, en décembre 2025, afin de tester les capacités opérationnelles de transfert de pilotes par hélicoptère.</p>
	<p>Achever en 2025 les améliorations au Système de répartition et de gestion des pilotes (PDAMS) récemment mis en œuvre, y compris la numérisation des données sur les pilotes.</p>	<p>Un contrat a été signé avec une entreprise de développement de logiciels en vue de créer un module de formation pour les pilotes et le travail de développement a débuté au troisième trimestre de 2025.</p>
	<p>Enquêter sur les coûts et les avantages de la mise en œuvre d'un système d'information sur les ressources humaines (SIRH)</p>	<p>Les coûts et les avantages d'un SIRH et des solutions potentielles ont été examinés. L'option choisie sera mise en œuvre en 2026.</p>
	<p>Renforcer les relations avec les Premières Nations et les communautés côtières</p>	<p>L'Administration a fait progresser plusieurs initiatives visant à renforcer le dialogue avec les communautés autochtones, notamment l'élaboration d'une reconnaissance territoriale officielle, une formation sur la sécurisation culturelle autochtone destinée à la direction et au conseil d'administration, un échange avec la Nation Heiltsuk lors d'une visite communautaire à Bella Bella, ainsi que des travaux de gouvernance en vue de créer un comité des relations avec les Autochtones.</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 2025

	Objectif	Données réelles	Année précédente
Sécurité			
1. Incidents à bord de navires sous la conduite d'un pilote (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	3 (99,9 %)	1 (99,9 %)
2. Incidents à bord de bateaux-pilotes (pourcentage sans incident)	1 (99,9 %)	1 (99,9 %)	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 %)	2 (99,9 %)	8 (99,9 %)
5. Nombre de retards causés par des erreurs de répartition (pourcentage sans retard)	1 (99,9 %)	0 (100 %)	1 (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 %)	3 (99,9 %)	10 (99,9 %)
Rendement : Pilotes			
8. Plaintes concernant le niveau de service offert par les pilotes [nombre de plaintes/total des affectations]	0 %	< 1 %	< 1 %
9. Rappels en pourcentage des affectations	2,5 %	1,9 %	2,5 %
10. Affectations annuelles par pilote			
a) Côte	107	129	118
b) Fleuve Fraser	120	117	135
11. Utilisation annuelle des pilotes – retards au terminal [nombre d'heures de retard au terminal/nombre total d'heures de l'affectation]	5 %	1 %	2 %
12. Utilisation annuelle des pilotes – annulations [nombre d'annulations/nombre d'affectations]	8 %	8 %	8 %
Rendement : Général			
13. Nombre moyen de jours ouvrables pour régler toutes les plaintes	3 jours	1 jour (6 plaintes)	4 jours (1 plainte)
14. Différends concernant les factures liés à des détails contestés à propos des affectations	1 %	< 1 % (2 différends)	< 1 % (3 différends)
Finances			
15. Revenu/coût moyen par affectation			
a) Produits	10 162 \$	10 223 \$	9 768 \$
b) Coût	10 137 \$	9 900 \$	9 517 \$
c) Bénéfice (perte)	25 \$	323 \$	25 \$ 1
16. Maintien d'un fonds d'investissement adéquat (liquidités et placements)	\$ 21M	22M \$	17M \$
17. Comptes débiteurs - pourcentage des factures de moins de 30 jours	95 %	99 %	99 %
18. Ratio de fonds de roulement – actifs à court terme/passifs à court terme	1.0	1,3	1,2

Résumé financier quinquennal

Le tableau qui suit présente un sommaire rétrospectif des données financières de l'Administration pour les cinq dernières années, soit de 2021 à 2025.

Résultats financiers (en milliers de dollars)	2021	2022	2023	2024	2025
Produits	84 561	105 632	123 342	137 607	155 427
Charges	(86 499)	(104 702)	(117 587)	(134 069)	(150 508)
Bénéfice (perte)	(1 938)	930	5 755	3 538	4 919
Situation financière (en milliers de dollars)					
Actifs à court terme	13 988	14 664	20 279	23 074	27 485
Passifs à court terme	(13 291)	(13 470)	(15 849)	(19 792)	(21 073)
Fonds de roulement net	697	1 194	4 430	3 282	6 412
Immobilisations corporelles	16 600	17 257	18 319	40 859	38 454
Emprunts (à long terme)	5 285	4 805	4 498	4 185	3 334
Passif au titre des baux (à long terme)	1 303	2 359	2 139	20 758	17 517
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	112	121	126	128	134
Fleuve	9	9	9	9	12
Produits par affectation					
Côte	7 021 \$	8 309 \$	9 227 \$	9 816 \$	10 345 \$
Fleuve	6 379 \$	6 398 \$	7 037 \$	7 191 \$	7 378 \$

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DE L'ADMINISTRATION

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

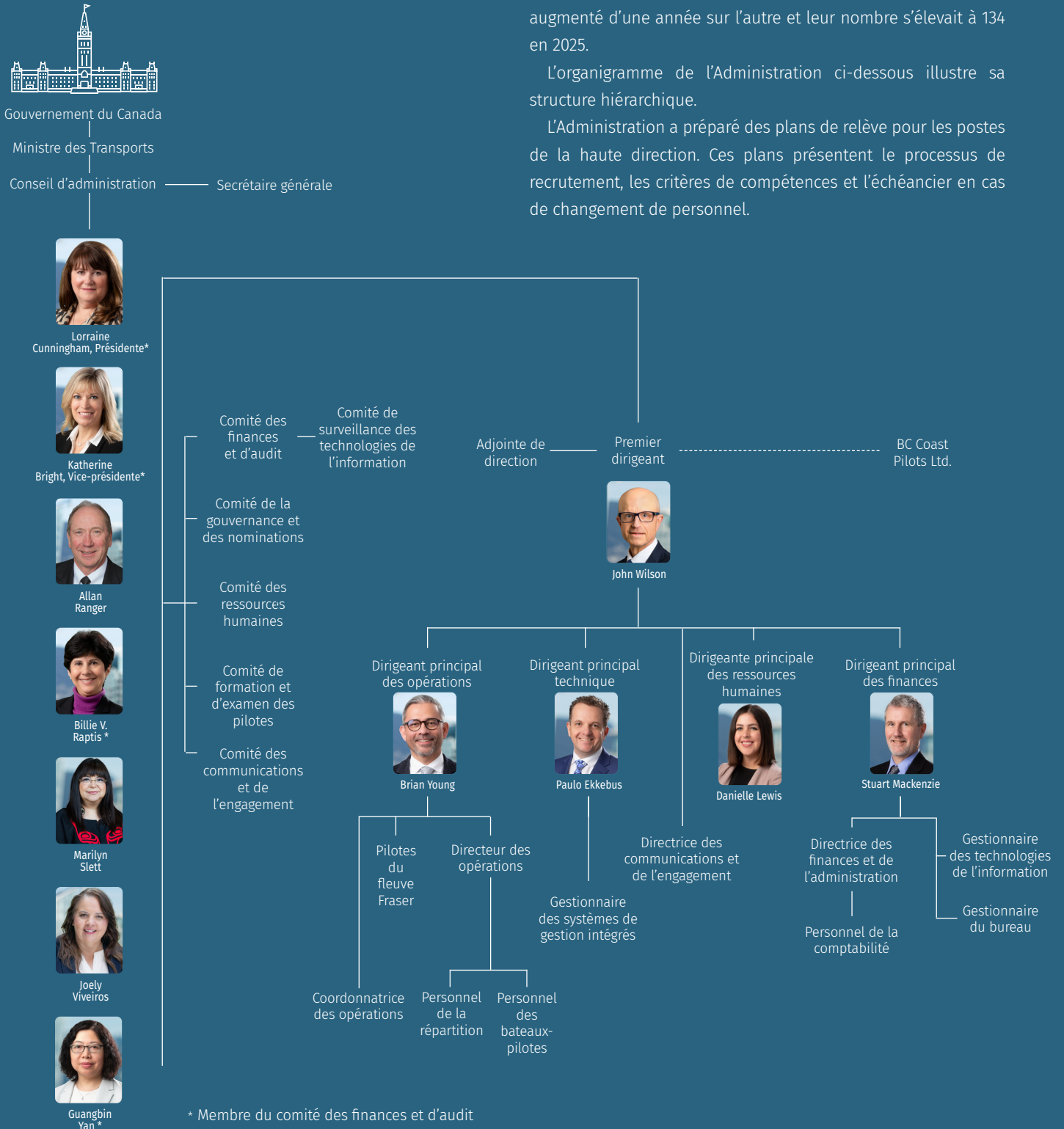
L'Administration est composée de 14 cadres, 12 pilotes fluviaux salariés à temps plein et trois à temps partiel, 13 répartiteurs à temps plein et 10 occasionnels, quatre employés administratifs

à temps plein et six occasionnels ou à temps partiel, et 28 employés responsables des bateaux-pilotes à temps plein et 37 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 134 en 2025.

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.



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.

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. Il a pour mandat d'évaluer les compétences des pilotes et de réviser les programmes de formation 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 des pilotes.
- 5. Comité des communications et de l'engagement** – Ce comité était présidé par un administrateur et comportait trois autres membres du Conseil, ainsi que le premier dirigeant et la directrice des communications et de l'engagement. Il s'est réunit quatre fois l'an et a supervisé 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. Le comité a été dissous à la fin de 2025 et ses activités ont été prises en charge par le personnel. En janvier 2026, le conseil d'administration a créé le Comité des relations avec les Autochtones afin d'assurer une supervision dédiée des activités de l'Administration auprès des communautés autochtones.
- 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.

La rémunération des administrateurs, le remboursement des frais et leur présence aux réunions du Conseil en 2025 sont résumés dans les tableaux ci-dessous :

Membres du conseil d'administration	Honoraires reçus	Indemnité journalière	Remboursements de frais de déplacement ou de formation	Valeur de tout autre avantage imposable	Total
Lorraine Cunningham, présidente	6 700 \$	67 340 \$	18 320 \$	n/a	92 360 \$
Kathy Bright, vice-présidente	5 700	25 480	1 931	n/a	33 111
Al Ranger	3 400	17 680	6 721	n/a	27 801
Billie Raptis	3 400	19 240	190	n/a	22 830
Marilyn Slett	3 400	5 720	-	n/a	9 120
Joely Viveiros	3 400	5 980	-	n/a	9 380
Guangbin Yan	3 400	14 300	32	n/a	17 732
TOTAL	29 400 \$	155 740 \$	27 194 \$		212 334 \$

Le gouverneur en conseil établit la rémunération versée à la présidente, aux autres administrateurs et au premier dirigeant. La rémunération de la présidente et des autres membres du Conseil suit les lignes directrices du gouvernement concernant la rémunération des titulaires à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État et elle est conforme à l'article 108 de la Loi sur la gestion des finances publiques. Des honoraires annuels sont versés à raison de 6 700 \$ pour la

présidente, 5 700 \$ pour la vice-présidente et 3 400 \$ pour chacun des administrateurs. Tous les membres du Conseil reçoivent aussi un jeton de présence de 260 \$ chaque fois qu'ils assistent à une réunion ordinaire, une réunion d'un comité ou une réunion liée à l'Administration. Les administrateurs se font rembourser toutes les dépenses accessoires raisonnables, comme les déplacements, l'hébergement et les repas, engagées pour remplir leurs fonctions.

Membres du conseil d'administration	Réunions du conseil	Présence						Formation ou recrutement
		Réunions de comités						
		Comité des finances et d'audit	Comité de la gouvernance et des nominations	Comité des ressources humaines	Comité de formation et d'examen des pilotes	Comité des communications et de l'engagement	Comité de surveillance des technologies de l'information	# de jours
Lorraine Cunningham, présidente	10 de 10	10 de 10	3 de 3	5 de 5	n/a	4 de 4	3 de 3	11
Kathy Bright, vice-présidente	9 de 10	9 de 10	3 de 3	5 de 5	n/a	3 de 4	n/a	6
Al Ranger	9 de 10	n/a	n/a	n/a	8 de 8	n/a	n/a	2
Billie Raptis	8 de 10	10 de 10	3 de 3	n/a	n/a	n/a	3 de 3	4
Marilyn Slett	4 de 10	n/a	n/a	n/a	n/a	4 de 4	n/a	n/a
Joely Viveiros	7 de 10	n/a	n/a	3 de 5	n/a	4 de 4	n/a	1
Guangbin Yan	9 de 10	9 de 10	n/a	n/a	n/a	n/a	3 de 3	12

Ressources humaines

L'Administration est dirigée par une équipe expérimentée qui est soutenue par du personnel dévoué, aux opérations et à l'administration. Elle cultive un milieu de travail qui apporte un soutien grâce à une communication ouverte avec les dirigeants syndicaux et en sollicitant activement la rétroaction des employés au moyen de sondages et de discussions en table ronde.

On s'attache tout particulièrement à promouvoir la diversité, l'équité et l'inclusion dans l'ensemble de l'organisation. En mars 2025, l'Administration a tenu une Journée des femmes qui a rassemblé des femmes de toute l'entreprise pour une séance de perfectionnement du leadership. Dans le courant de l'été, la direction a participé à une formation sur le leadership inclusif qui a consisté notamment à apprendre comment les préjugés inconscients peuvent influencer les décisions liées au recrutement et au perfectionnement des talents.

L'Administration reste déterminée à être sans obstacle et à fournir des services accessibles et inclusifs aux employés et aux intervenants internes et externes. Conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, un nouveau plan d'accessibilité a été publié le 31 décembre 2025. Le plan, qui a été élaboré selon un processus de consultation à grande échelle impliquant des employés de toute l'organisation et un groupe de personnes en situation de handicap, énonce des mesures pratiques pour améliorer l'accessibilité au sein de l'Administration, incluant des initiatives ciblées pour renforcer les soutiens en santé mentale et accroître l'accessibilité numérique.

Le soutien à la diversité et à l'inclusion s'étend au-delà de l'organisation et se prolonge dans l'ensemble de l'industrie maritime. En 2025, l'Administration a versé par le biais de la bourse d'étude Capitaine Kevin Obermeyer un total de 15 000 \$ à six étudiants inscrits aux 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 donne la priorité aux étudiants traditionnellement sous-représentés dans le secteur maritime, ce qui aide à réduire les obstacles à l'admission et élargit la participation dans l'industrie.

Le renforcement des capacités internes et le soutien de l'avancement professionnel sont au cœur de la stratégie de l'Administration en matière de main-d'œuvre. Au printemps 2025, trois étudiants du BCIT ont effectué auprès de l'Administration un stage pratique qui a consisté à mener une étude sur les programmes de perfectionnement professionnel au sein de l'industrie maritime. Leur travail a débouché sur un livre blanc

En 2025, l'Administration a versé par le biais de la bourse d'étude Capitaine Kevin Obermeyer un total de 15 000 \$ à six étudiants inscrits aux programmes de sciences nautiques et de matelot de quart à la passerelle du British Columbia Institute of Technology.

et une présentation examinant des stratégies pour s'attaquer aux défis de la main-d'œuvre par le développement des talents internes. Cette étude a inspiré une refonte de la Politique sur la formation et le perfectionnement professionnel en vertu de laquelle les employés peuvent demander un financement pour poursuivre des objectifs éducatifs et professionnels, y compris des certifications maritimes avancées.

L'Administration continue de maintenir une main-d'œuvre stable, et elle 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 (15 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 2025, le programme avait presque 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 de la Colombie-Britannique 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 230 000 \$ 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. Ces coûts sont entièrement assumés par l'Administration. Si la période d'apprentissage dure 24 mois, cela porte les coûts de formation à environ 420 000 \$ 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. Trois apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux ont été embauchés en 2025.

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 2025 :

- Sept apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux ont reçu une formation sur les manœuvres des navires reliés par câble à un remorqueur, la gestion des ressources à

la passerelle (pilotes) (BRM-P) et la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires;

- Quatre apprentis-pilotes côtiers et deux apprentis-pilotes fluviaux ont reçu une formation sur la manutention des navires à l'aide d'un simulateur interne, les unités de pilotage portables et les systèmes de nacelles de propulseurs azimutaux.

La formation des pilotes brevetés en 2025 a compris ce qui suit :

- Formation sur la manutention des navires de taille Panamax à l'aide de maquettes de navires pour huit pilotes côtiers;
- Formation avancée sur la manutention des navires à l'aide de maquettes de navires pour 12 pilotes côtiers et deux pilotes fluviaux;
- Formation sur les systèmes de propulsion Azimuth pour quatre pilotes côtiers et formation de remise à niveau sur les propulseurs azimutaux pour 14 pilotes côtiers;
- Cours d'actualisation des connaissances sur la gestion des ressources à la passerelle (BRM-P) pour 34 pilotes côtiers.

Examens et liste d'admissibilité des pilotes

L'Administration a mené deux séances d'examen des pilotes en 2025. Trente et un candidats au pilotage côtier et cinq au pilotage fluvial se sont présentés et, sur ce nombre, 10 candidats au pilotage côtier et quatre au pilotage fluvial ont été retenus.

En 2025, huit pilotes côtiers et trois pilotes fluviaux ont reçu leur brevet de classe II et huit pilotes côtiers 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. Lorsque de nouveaux pilotes sont requis, des apprentis pilotes sont inscrits au programme d'apprentissage et retirés de la liste d'admissibilité. Au 31 décembre 2025, cinq candidats côtiers et quatre candidats fluviaux figuraient sur les listes d'admissibilité respectives.

Au 31 décembre 2025, cinq candidats côtiers et quatre candidats fluviaux figuraient sur les listes d'admissibilité respectives.



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 sérieux sont évalués, classés et surveillés régulièrement.

Les principaux risques sont supervisés par le conseil d'administration ou par le comité compétent, et font l'objet d'un examen annuel. Les autres risques sont supervisés par la haute direction.

L'Administration est déterminée à s'assurer que des mesures d'atténuation appropriées sont en place pour tous les risques importants, 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.

Au 31 décembre 2025, les six plus grands risques clés identifiés dans le registre des risques de l'Administration sont les suivants :

- 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
- 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
- Des membres clés de l'équipe de direction de l'Administration quittent sans qu'il y ait en place une robuste planification de la relève ou rétention des connaissances
- Les relations avec les communautés autochtones pourraient se dégrader en raison d'un incident maritime ou d'un engagement inadéquat envers les décisions opérationnelles

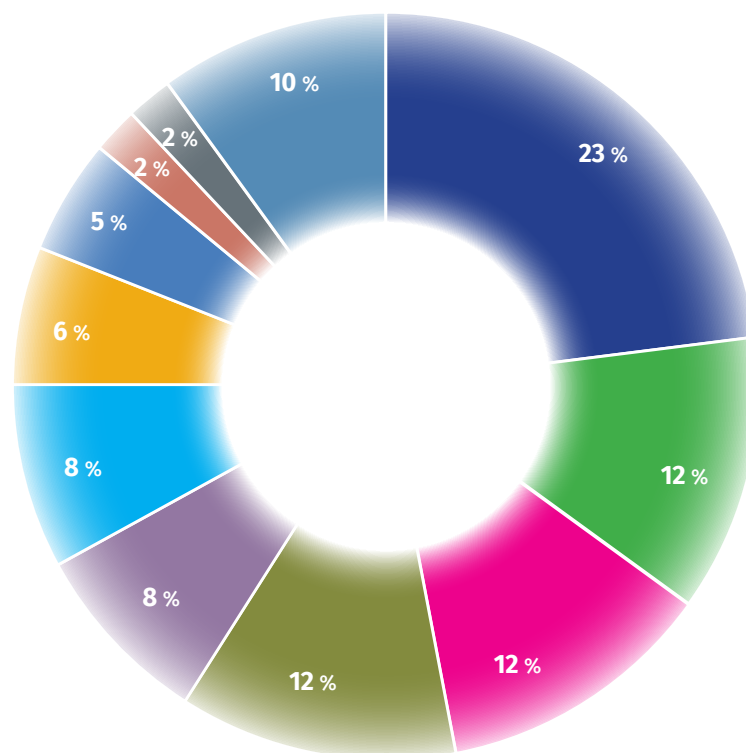
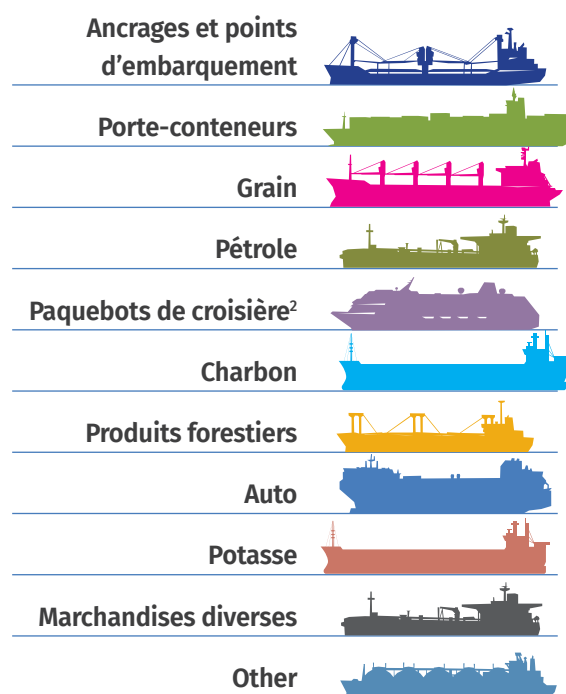


REVUE DES OPÉRATIONS ET ANALYSE FINANCIÈRE

Analyse du trafic

Le graphique et le tableau ci-dessous mettent en évidence les affectations de pilotage par secteur de produits. Les secteurs des porte-conteneurs, pétrole et des navires céréaliers sont les plus importants et ont chacun compté pour 12 % de nos affectations en 2025. 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 2025



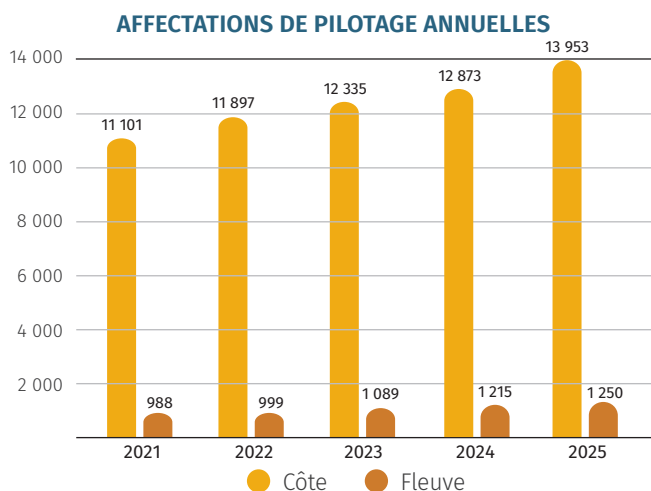
AFFECTATIONS ANNUELLES¹ PAR VOLUME

	2021	2022	2023	2024	2025
Postes de mouillage et embarquements	3 030 25 %	3 037 24 %	3 029 23 %	3 385 24 %	3 542 23 %
Porte-conteneurs	2 143 18 %	1 984 15 %	1 741 13 %	1 867 13 %	1 894 12 %
Grain	1 787 15 %	1 291 10 %	1 750 13 %	1 894 13 %	1 872 12 %
Pétrole	283 2 %	301 2 %	299 2 %	954 7 %	1 766 12 %
Paquebots de croisière ²	- 0 %	1 267 10 %	1 377 10 %	1 308 9 %	1 275 8 %
Charbon	1 074 9 %	1 160 9 %	1 246 9 %	1 186 8 %	1 158 8 %
Produits forestiers	903 7 %	943 7 %	865 6 %	809 6 %	850 6 %
Auto	585 5 %	622 5 %	747 6 %	763 5 %	771 5 %
Potasse	312 3 %	375 3 %	405 3 %	284 2 %	367 2 %
Marchandises diverses	268 2 %	308 2 %	312 2 %	353 3 %	291 2 %
Autre	1 704 14 %	1 608 13 %	1 653 13 %	1 285 10 %	1 417 10 %
TOTAL GÉNÉRAL	12 089 100 %	12 896 100 %	13 424 100 %	14 088 100 %	15 203 100 %

¹ Affectations sur la côte et le fleuve Fraser

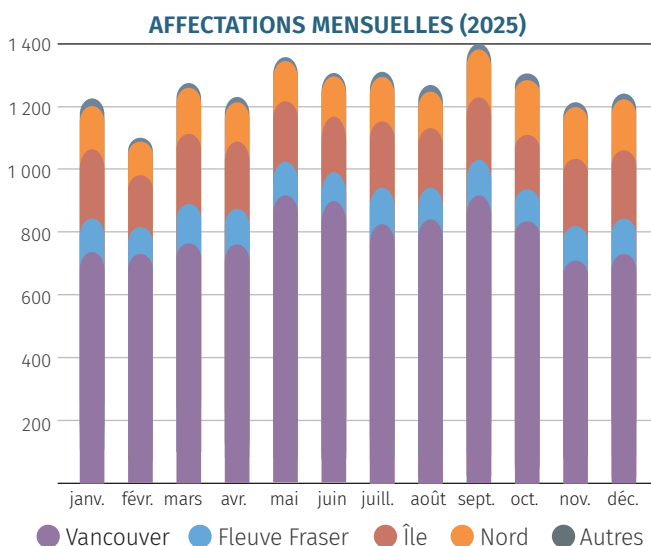
² La saison des paquebots de croisières a été annulée en 2021 en raison de la pandémie mondiale

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 amarrés, requièrent également les services de deux pilotes, voire de trois pilotes pour les affectations de plus longue durée, comme les méthanières dans le nord.



En 2025, l'Administration a effectué un nombre record de mouvements de navires, soit 13 953 affectations côtières (à l'exclusion des affectations de deuxième pilote) et 1 250 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).



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

La zone de Vancouver comprend le port de Vancouver, les terminaux de Roberts Bank et de Deltaport, et constitue la plus grande zone d'affectation, 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 7 %, passant de 9 037 affectations en 2024 à 9 686 en 2025, avant tout en raison de l'augmentation du trafic de porte-conteneurs, de navires céréaliers et de navires-citernes.

La zone du fleuve Fraser compte 10 postes d'accostage qui manutentionnent des automobiles, des conteneurs, du vrac et des marchandises diverses, et inclut l'installation de carburant de l'aéroport de Vancouver. 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 3 %, passant de 1 215 affectations en 2024 à 1 250 en 2025.

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 9 %, passant de 2 241 en 2024 à 2 445 en 2025. 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 augmenté de 14 %, passant de 1 470 en 2024 à 1 678 en 2025, essentiellement en raison du début des opérations au terminal de LNG Canada à Kitimat.

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
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 %
2025	-	-	3	3	15 203	99,98 %

Bien que l'Administration ne soit plus chargée d'enquêter sur les incidents, elle classe ceux qui sont de nature similaire à des incidents survenus à l'époque où elle menait des enquêtes, à savoir :

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

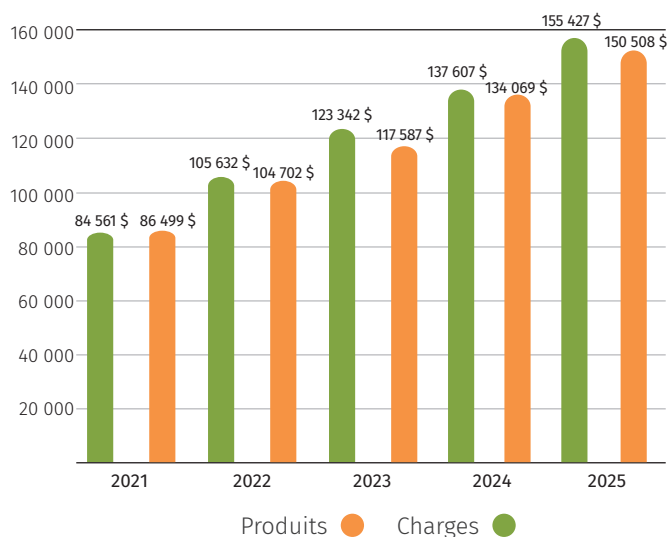
Définit un incident qui cause les dommages ou pertes ci-dessous :

- 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 2025

En 2025, l'Administration a enregistré des revenus de 155,4 millions de dollars et un bénéfice de 4,9 millions de dollars.

PRODUITS ET CHARGES PAR ANNÉE (EN MILLIERS DE DOLLARS)



Le 1er janvier 2025, l'Administration a majoré ses droits de service de 2,5 % en moyenne (4,6 % en 2024). 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 2025 reflétaient le taux d'inflation annuel moindre qui prévalait comparativement à l'année d'avant. 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 2025 et 2024.

	2025 Données réelles en milliers de dollars	2024 Données réelles en milliers de dollars	Variation %	2025 Budget en milliers de dollars	Écart %
Produits de pilotage côtier	107 381	95 951	12 %	94 184	14 %
Charges du pilotage côtier contractuel	(96 032)	(84 804)	13 %	(82 763)	-16 %
Marge du pilotage côtier	11 349	11 147		11 421	
Produits des bateaux-pilotes et hélicoptères	24 304	19 935	22 %	24 585	-1 %
Charges des bateaux-pilotes et hélicoptères	(17 183)	(15 670)	10 %	(17 529)	2 %
Marge des bateaux-pilotes	7 121	4 265		7 056	
Produits des déplacements	14 085	12 107	16 %	11 946	18 %
Charges des déplacements des pilotes	(10 883)	(10 267)	6 %	(10 177)	-7 %
Marge des déplacements	3 202	1 840		1 769	
Produits du pilotage fluvial	5 339	5 149	4 %	5 200	3 %
Salaires et avantages sociaux-pilotes fluviaux	(5 304)	(4 665)	14 %	(4 692)	-13 %
Marge du pilotage fluvial	35	484		508	
Marge totale	21 707	17 736		20 754	
Autres produits et charges					
Produits du supplément temporaire	2 924	2 710	8 %	2 782	5 %
Autres produits	1 394	1 754	-20 %	1 293	8 %
Charges de formation des pilotes	(2 549)	(3 235)	-21 %	(2 680)	5 %
Salaires et avantages sociaux du personnel administratif	(7 115)	(6 458)	10 %	(6 672)	-7 %
Autres charges	(5 178)	(4 809)	8 %	(6 385)	19 %
Dépréciation	(6 264)	(4 160)	51 %	(8 742)	28 %
BÉNÉFICE (PERTE) TOTAL(E)	4 919 \$	3 538 \$		350 \$	

Les principaux changements aux résultats réels pour 2025 par rapport à l'année précédente et au plan sont expliqués ci-dessous :

1. Les produits du pilotage côtier ont augmenté de 12 % par rapport à l'année précédente en raison d'une augmentation, tout au long de l'année, des navires-citernes qui font escale au terminal Westridge à la suite de l'ouverture, en mai 2024, du pipeline agrandi de Trans Mountain. Les produits ont également été supérieurs de 14 % 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 :
 - Porte-conteneurs – 1 %
 - Céréales – (1) %
 - Pétrole – 85 %
 - Paquebots de croisière – (3) %
 - Charbon – (2) %
 - Produits forestiers – 5 %
 - Automobiles – 1 %

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 2025 ont représenté 11 % des recettes, comparativement à 12 % l'année précédente et conformément aux prévisions. La baisse tient à un changement dans la composition des affectations.

2. Les produits des bateaux-pilotes et des hélicoptères en 2025 ont été supérieurs de 22 % par rapport à l'année précédente en raison du service d'hélicoptère assuré pendant une année complète 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 10 % par rapport à l'année précédente, principalement pour les réparations du Pacific Scout, un bateau-pilote, et du coût d'exploitation des hélicoptères. Les marges se sont améliorées à 29 % pour la période grâce à la contribution accrue du service d'hélicoptères, contre 21 % l'année précédente et conformément à la marge prévue de 29 %. Il y a également eu en 2025 des dépenses d'amortissement et de financement de 4,2 millions de dollars liées aux opérations en hélicoptère qui sont incluses dans l'amortissement et les autres dépenses ci-dessous. Ces coûts supplémentaires liés au service d'hélicoptère sont associés à la comptabilité pour le contrat d'hélicoptère en tant qu'actif au titre du droit d'utilisation et obligation locative correspondante.
3. Les produits des déplacements ont augmenté de 16 % par rapport à l'exercice précédent en raison de l'augmentation des affectations et des droits de service. La hausse des dépenses

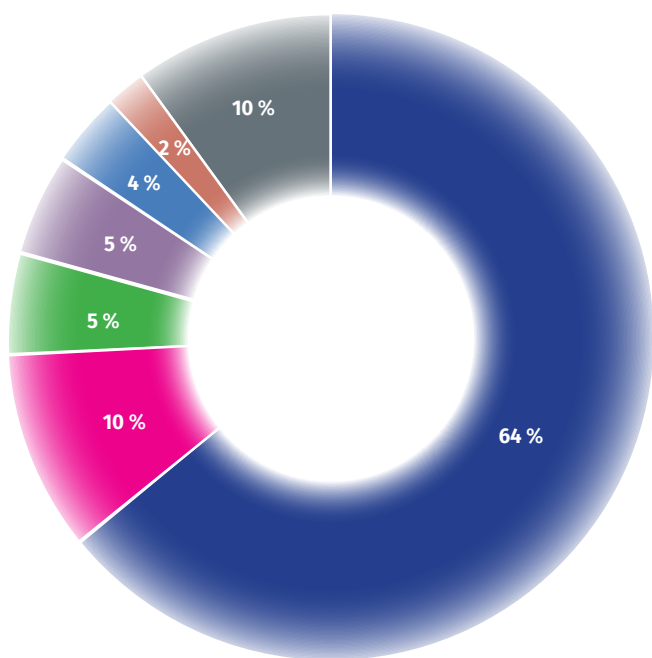
de déplacements des pilotes n'a été supérieure que de 6 % par rapport à l'exercice précédent, car l'Administration a réussi à obtenir un tarif d'affrètement aérien moindre pour Port Hardy en 2025. Par conséquent, les marges se sont améliorées pour atteindre 23 % en 2025 par rapport aux 15 % réalisés l'année précédente et prévus.

4. Les produits du pilotage fluvial ont augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente, grâce à une combinaison de croissance des volumes et des taux. Les marges ont baissé à 1 %, par rapport à 9 % l'année précédente, en raison d'une augmentation du nombre de pilotes sur le fleuve Fraser pour assurer davantage d'affectations, ce qui a entraîné des coûts fixes plus élevés.
5. Les produits des suppléments ont augmenté par rapport à l'année précédente en raison de la hausse des affectations et des tarifs.
6. Les autres produits en 2025 comprennent notre troisième année complète d'exploitation du simulateur en tant que partenaire à 50 % d'une coentreprise avec BC Coast Pilots. Notre part des revenus générés par le simulateur en 2025 était de 0,6 million de dollars comparativement à 1,0 million de dollars l'année précédente.
7. Les coûts de formation des pilotes côtiers et des apprentis ont été inférieurs de 0,7 million de dollars à ceux de l'année précédente, soit une diminution de 21 %, parce qu'il y a eu moins de formation sur le treuillage par hélicoptère après la mise en train initiale en 2024 et en raison d'un mélange différent de formation progressive nécessaire à mesure que les pilotes avançaient dans leurs niveaux d'expérience.
8. En 2025, nos frais généraux se sont élevés à 18,6 millions de dollars pour les salaires et les avantages sociaux du personnel administratif, et d'autres dépenses, ce qui représente une augmentation de 3,2 millions de dollars par rapport à l'année précédente. De cette augmentation, 2,1 millions de dollars sont attribuables à l'amortissement supplémentaire d'un actif au titre du droit d'utilisation et aux intérêts sur une obligation locative, tous deux liés au contrat de service d'hélicoptère à l'appui des navires-citernes en partance du terminal de Westridge. Le reste de l'augmentation est lié en grande partie à une hausse des honoraires et des salaires découlant des augmentations annuelles, aux postes supplémentaires pour traiter le volume accru d'affectations et au fait que l'année précédente avait bénéficié des économies résultant du roulement dans certains postes.
9. Dans notre planification des résultats, nous avons supposé que nous aurions en 2025 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 l'éventuel service d'hélicoptère dans le nord a été retardé, les dépenses d'amortissement et autres charges ont été inférieures à ce qui avait été planifié en 2025.

Le graphique qui suit présente la ventilation des principales catégories de dépenses sous la forme de pourcentage des dépenses totales pour 2025.

CATÉGORIES DE DÉPENSES RÉELLES EN 2025



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

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 financière repose notamment sur le maintien d'un niveau adéquat de liquidités

et de réserves pour fins d'investissement. Ces réserves sont nécessaires pour honorer les passifs courants, financer les engagements futurs en immobilisations et constituer un coussin contre les événements imprévus importants ayant des conséquences financières défavorables, comme la récente pandémie.

En décembre 2025, l'Administration a estimé qu'un montant de 21 millions de dollars en liquidités et en réserves de placement serait nécessaire en 2026 pour répondre aux besoins en fonds de roulement, financer les engagements en immobilisations à court terme et maintenir une réserve de continuité des activités en cas de perturbation majeure. À la fin de 2025, le solde des liquidités et des placements de l'Administration s'élevait à 22 millions de dollars, soit légèrement au-dessus du niveau estimé requis. Nous continuerons de surveiller nos liquidités et nos réserves de placement au cours des prochaines années afin de nous assurer qu'elles demeurent alignées sur les besoins opérationnels et financiers.



PERSPECTIVES D'AVENIR POUR 2026 ET AU-DELÀ

Sur le plan des opérations, l'Administration a prévu une hausse de 2 % des affectations en 2026 par rapport à 2025, en raison surtout de l'exploitation pendant une année complète du nouveau terminal de LNG Canada à Kitimat. Pour déterminer les augmentations proposées à ses droits de service pour l'année 2026, l'Administration a basé ses prévisions en termes de revenus et dépenses pour 2026 sur 14 048 affectations côtières et 1 245 sur le fleuve Fraser, ce qui donne un surplus prévu de 1,3 million de dollars pour 2026.

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 à Kitimat sont devenues opérationnelles au deuxième trimestre de 2025, de sorte que 2026 sera une année d'exploitation complète. 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.
- DP World Fraser Surrey a commencé à exploiter complètement sa nouvelle installation de transbordement d'huile de canola au terminal maritime de Fraser Surrey. Cette installation devrait ajouter une capacité de traitement d'environ un million de tonnes par année.
- 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.
- Cedar LNG est un projet d'installation de GNL flottante située sur des terres appartenant à la Nation Haisla à Kitimat, en Colombie-Britannique, avec une capacité pour exporter trois millions de tonnes de GNL par année. Les travaux préliminaires sont en cours et le projet devrait être mis en service à la fin de 2028.

- L'installation de GNL flottante de Ksi Lisims LNG appartenant à la Nation Nisga'a près de la communauté de Gingolx au nord de Prince Rupert devrait être prête d'ici 2030.
- À Prince Rupert, une étude de faisabilité est en cours pour un projet de deuxième terminal pour conteneurs; Royal Vopak et AltaGas sont en train d'évaluer le développement d'un terminal de GPL de grande taille sur l'île Ridley; et le développement est en cours pour les projets de parc logistique de South Kaien et d'infrastructure Canxport.

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 :

- Incertitude en ce qui concerne les droits de douane et les impacts économiques des grands événements géopolitiques, qui peuvent continuer à 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).

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 IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB). 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 30 mars 2026

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2025, 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 2025, 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 30 mars 2026

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre

(en milliers de dollars canadiens)

	2025	2024
Actifs	\$	\$
À court terme		
Trésorerie	17 711	13 348
Créances clients	6 524	6 743
Placements (note 6)	1 230	1 279
Frais payés d'avance et autres créances	2 020	1 704
	27 485	23 074
À long terme		
Placements (note 6)	2 747	2 556
Autres créances	100	105
Immobilisations corporelles (note 7)	38 454	40 859
Actifs incorporels (note 8)	842	919
	42 143	44 439
	69 628	67 513
Passifs		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	17 461	16 478
Emprunts (note 10)	343	313
Autres avantages du personnel	29	6
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	3 240	2 995
	21 073	19 792
À long terme		
Emprunts (note 10)	3 334	4 185
Autres avantages du personnel	606	601
Passifs liés aux contrats de location (note 12)	17 517	20 758
	21 457	25 544
	42 530	45 336
Capitaux propres		
Bénéfices non distribués	27 098	22 177
	69 628	67 513

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 30 mars 2026.



Membre



Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

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

	2025	2024
Produits	\$	\$
Droits de pilotage	154 033	135 853
Droits liés au simulateur et revenus de placements et autres	1 394	1 754
	155 427	137 607
Charges		
Honoraires des pilotes contractuels	96 032	84 804
Salaires et avantages du personnel	19 784	18 185
Transport des pilotes	15 287	13 699
Amortissement et dépréciation	6 264	4 160
Services professionnels et spéciaux	2 624	2 458
Formation des pilotes	2 549	3 238
Carburant	2 509	2 670
Réparations et entretien	2 284	1 876
Frais financiers	1 232	921
Services informatiques	675	565
Services publics, équipements, fournitures et autres	565	808
Assurances	257	212
Déplacements	226	229
Locations	220	244
	150 508	134 069
Bénéfice pour l'exercice	4 919	3 538
Autres éléments du revenu global		
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat		
Gain (perte) actuariel pour les autres avantages du personnel	2	(115)
	2	(115)
Résultat global pour l'exercice	4 921	3 423

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)	2025	2024
	\$	\$
Bénéfices non distribués au début de l'exercice	22 177	18 754
Bénéfice pour l'exercice	4 919	3 538
Autres éléments du résultat global (perte)	2	(115)
Résultat global total	4 921	3 423
Bénéfices non distribués à la clôture de l'exercice	27 098	22 177

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars canadiens)	2025	2024
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie – clients	154 812	134 967
Sorties de trésorerie – salariés	(19 587)	(18 549)
Sorties de trésorerie – fournisseurs et autres	(123 128)	(109 524)
Frais financiers payés	(1 232)	(921)
Autres produits reçus	887	544
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	11 752	6 517
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat de placements	(1 425)	(1 915)
Produits de la vente de placements	1 323	1 275
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 430)	(3 880)
Acquisition d'actifs incorporels	(40)	(35)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	(3 572)	(4 555)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Principaux remboursements d'emprunts	(821)	(307)
Principaux paiements de contrats de location	(2 996)	(1 316)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(3 817)	(1 623)
Augmentation nette de la trésorerie	4 363	339
Trésorerie en début d'exercice	13 348	13 009
Trésorerie en fin d'exercice	17 711	13 348

Les produits d'intérêts reçus au cours de l'exercice s'élevaient à 418 \$ (503 \$ en 2024).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2025

(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 2025.

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 IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB). 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 2025 (nul en 2024).

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	Plus courte des deux périodes suivantes :
locatives	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'a la direction des faits et circonstances pertinents, compte tenu de l'expérience antérieure, mais les résultats réels peuvent différer des montants inclus dans ces états financiers. Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont revues de façon continue. Les révisions des estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle les estimations sont révisées et dans les périodes futures.

(a) Jugements comptables importants

Contrats de location (notes 2.7 et 12)

L'application de la norme IFRS 16 « Contrats de location » oblige l'Administration à porter des jugements qui ont une incidence sur 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 6 524 \$ (6 743 \$ en 2024) et d'autres créances avaient une valeur comptable de 162 \$ (483 \$ en 2024). Les créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au 31 décembre 2025, aucune des créances (nulle en 2024) 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 2025 (nulle en 2024) 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 2024) relativement

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

(b) Risque de liquidité

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

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

Sous la valeur comptable des créditeurs et des charges à payer, les comptes à payer et les charges à payer s'établissaient à 11 625 \$ (10 809 \$ en 2024), et ces créditeurs 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 5 836 \$ (5 669 \$ en 2024) 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 2,88 % (4,81 % en 2024).

Au 31 décembre 2025, 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 145 \$ (104 \$ en 2024) ou une baisse de 145 \$ (104 \$ en 2024) 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 créditeurs ou de charges à payer libellés en devises étrangères à la fin de l'exercice (néant en 2024).

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 2025 et 2024.

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

La juste valeur des investissements aux 31 décembre 2025 et 2024 est présentée à la note 6. Les placements de l'Administration sont de niveau 2 aux 31 décembre 2025 et 2024.

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 2025 pour les dettes de durées semblables (niveau 2). En date du 31 décembre 2025, la juste valeur des emprunts est estimée à 3 454 \$ (4 103 \$ en 2024). 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	2025		2024	
	Juste valeur	Valeur nominale	Juste valeur	Valeur nominale
	\$	\$	\$	\$
À court terme				
Certificats de placement garanti	502	466	614	576
Obligations du gouvernement du Canada	404	389	729	703
Obligations de sociétés	382	375	—	—
	1 288	1 230	1 343	1 279
À long terme				
Certificats de placement garanti	619	598	657	636
Obligations du gouvernement du Canada	1 938	1 905	1 576	1 545
Obligations de sociétés	244	244	378	375
	2 801	2 747	2 611	2 556
Total	4 089	3 977	3 954	3 835

Au 31 décembre 2025, les placements avaient des taux d'intérêt variant entre 1,25 % et 4,80 %, à un taux moyen pondéré de 2,62 %, 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	466	598	1 064
Obligations du gouvernement du Canada	389	1 905	2 294
Obligations de sociétés	375	244	619
	1 230	2 747	3 977

(b) Produits de placements

Exercice clos le 31 décembre	2025	2024
	\$	\$
Intérêt	98	44

(c) Rendement des placements

Le taux de rendement annuel pondéré dans le temps des placements a été de 3,71 % (2,76 % en 2024). 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 2025.

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 2024	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
Actifs acquis	—	1 051	1 122	506	58	1 091	4	—	3 832
Cessions	—	(311)	(174)	—	—	(581)	—	(25)	(1 091)
Au 31 décembre 2025	1 168	20 385	3 564	506	800	7 025	1 695	25 432	60 575
Amortissement cumulé									
Au 1 ^{er} janvier 2024	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
Amortissement	100	895	349	—	70	1 091	155	3 487	6 147
Cessions	—	(221)	(174)	—	—	(581)	—	(25)	(1 001)
Au 31 décembre 2025	552	10 278	1 763	—	441	2 448	577	6 062	22 121
Valeurs comptables									
Au 31 décembre 2024	716	10 041	1 028	—	371	4 577	1 269	22 857	40 859
Au 31 décembre 2025	616	10 107	1 801	506	359	4 577	1 118	19 370	38 454

8. Actifs incorporels

	Logiciel
	\$
Coût	
Au 1 ^{er} janvier 2024	1 803
Actifs acquis	35
Au 31 décembre 2024	1 838
Actifs acquis	40
Au 31 décembre 2025	1 878
Amortissement cumulé	
Au 1 ^{er} janvier 2024	805
Amortissement	114
Au 31 décembre 2024	919
Amortissement	117
Au 31 décembre 2025	1 036
Valeurs comptables	
Au 31 décembre 2024	919
Au 31 décembre 2025	842

9. Exploitation conjointe

En novembre 2022, l'Administration a conclu un accord de contrôle conjoint avec une organisation indépendante, BCCP Ventures Ltd., une filiale en propriété exclusive de British Columbia Coast Pilots Ltd. L'objectif de l'accord conjoint avec BCCP Ventures Ltd. 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 :

	2025	2024
	\$	\$
Actifs à court terme	716	1 001
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles	837	1 030
Total des actifs	1 553	2 031
Passifs à court terme	25	375
Capitaux propres	1 528	1 656
Total des passifs et capitaux propres	1 553	2 031
Exercice clos le 31 décembre	2025	2024
	\$	\$
Produits	1 160	1 955
Bénéfice net (perte)	(129)	290

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 2025 (nulle en 2024). 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 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 2025 est de 3 677 \$ (4 498 \$ en 2024).

Les remboursements estimatifs non-actualisés du principal pour les emprunts non payés en date du 31 décembre 2025 sont les suivants :

	\$
2026	343
2027	352
2028	362
2029	373
2030 et par la suite	2 247
	3 677

Les charges d'intérêt sur les emprunts au cours de l'exercice étaient de 124 \$ (133 \$ en 2024).

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

À compter du 1er janvier 2025, le taux de cotisation général en vigueur pour l'exercice était de 1,01 à 1 de cotisations d'employés pour les employés embauchés avant le 1er 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 2024) pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire d'un employé était supérieur à 210 \$ (202 \$ en 2024), la partie du salaire de l'employé supérieure à ce montant était assujettie à un taux de cotisation de 5,09 à 1 de cotisations d'employés (4,63 à 1 en 2024).

Les cotisations au Régime se répartissent comme suit :

	2024	2023
	\$	\$
Cotisations de l'Administration	1 246	1 260
Cotisations des employés	977	973

L'Administration prévoit verser des cotisations patronales de 1 290 \$ en 2026.

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 2024	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
Ajouts	—	—	—	—
Dépréciation	(138)	(3 283)	(66)	(3 487)
Solde au 31 décembre 2025	1 483	17 646	241	19 370

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

Les intérêts sur les obligations de location sont de 1 069 \$ (750 \$ en 2024).

Les charges et les liquidités payées pour les contrats de location d'éléments de faible valeur et à court terme sont de 131 \$ (114 \$ en 2024). 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 2024).

Les paiements d'intérêts de 1 069 \$ (750 \$ en 2024) et les paiements sur le principal de 2 996 \$ (1 316 \$ en 2024) sont classifiés dans l'état des flux de trésorerie comme des frais financiers versés et des paiements sur le principal des contrats de location, respectivement.

(d) Passifs liés aux contrats de location

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

	2025	2024
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	23 753	2 359
Ajouts pendant l'exercice	—	22 710
Remboursements sur le principal	(2 996)	(1 316)
Total des obligations au titre des contrats de location	20 757	23 753
Portion actuelle	3 240	2 995
Portion à long terme	17 517	20 758
Total des obligations au titre des contrats de location	20 757	23 753

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

	\$
2026	4 164
2027	4 245
2028	4 326
2029	4 376
2030 et par la suite	6 661
Total des paiements non réduits	23 772

Les paiements non réduits au titre de la location comprennent des versements de 20 999 \$ 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.

	2025	2024
	\$	\$
Passifs liés aux activités de financement, en début d'exercice	28 251	7 164
Sorties de trésorerie liées au remboursement d'emprunt	(821)	(307)
Sorties de trésorerie liées aux contrats de location	(2 996)	(1 316)
Passifs additionnels liés aux contrats de location (note 12)	—	22 710
Passifs liés aux activités de financement, en fin d'exercice	24 434	28 251

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 2025 et 2024, 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 2025 à 2029.

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 1er 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 1 108 \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (964 \$ en 2024) 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	2025	2024
	\$	\$
Rémunération de la haute direction		
Salaires et avantages à court terme des salariés	1 373	1 364
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	134	158
	1 507	1 522
Rémunération du conseil d'administration		
Honoraires et indemnité quotidienne	201	220

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 42 \$ en 2025 (35 \$ en 2024) au membre du Conseil.

16. Engagements

L'Administration a conclu des accords pour des services de soutien à l'équipement de navigation, le transport et l'hébergement des pilotes, pour lesquels elle devait effectuer les versements minimaux suivants au 31 décembre 2025 :

	\$
Moins d'un an	1 012
Entre un an et cinq ans	478
Plus de cinq ans	—
	1 490

RAPPORT SUR LES DIVULGATIONS FINANCIÈRES LIÉES AU CLIMAT POUR 2025 (NON AUDITÉ)

Il s'agit du deuxième 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 et par hélicoptère 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 afin de maximiser les mesures d'atténuation de l'Administration et de

maintenir les risques à l'intérieur des seuils de tolérance établis. 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 répondre aux attentes des intervenants, des clients et de la communauté pour ce qui est de s'attaquer aux répercussions du changement climatique sur ses opérations. 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 potentiellement

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 4 671 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO₂e). Globalement, en 2023, 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 (85 %) et par avion à bord de vos réguliers et nolisés (8 %).

En 2025, les émissions totales ont augmenté de 11 % par rapport à 2023 pour atteindre 5 174 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO₂e), tandis que les affectations de pilotage ont progressé de 13 % pendant la même période. Par conséquent, même si les émissions totales ont augmenté, les émissions par affectation ont diminué de 3 %.

Les sections qui suivent présentent une ventilation des émissions de l'APP pour l'année civile 2025 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 (2025)		Année actuelle par rapport à l'année de référence	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% de variation
Chauffage (consommation du bureau de Vancouver)	11,01	0 %	10,99	0 %	(0,02)	- %
Transport de personnes - Mer (transport des pilotes par bateau-pilote appartenant à l'APP jusqu'aux navires)	3 948,10	85 %	3 887,07	75 %	(61,03)	(2) %
Transport de personnes - Air (transport des pilotes par hélicoptère jusqu'aux navires)	-	-	577,44	12 %	577,44	n/a
Totaux	3 959,11	85 %	4 475,50	87 %	516,39	13 %

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 (2025)		Année actuelle par rapport à l'année de référence	
	(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 %	1,43	0 %	(0,9)	(39) %
Totaux	2,33	0 %	1,43	0 %	(0,9)	(39) %

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)	77 731 ¹	2,33	2,33
Année actuelle (2025)	91 550	1,43	1,43
Année actuelle par rapport à l'année de référence	13 819	(0,90)	(0,90)

¹: donnée précédemment déclarée de façon erronée comme étant 150 363

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 (2025)		Année actuelle par rapport à l'année de référence	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% de variation
Accommodations	42,09	1 %	42,02	1 %	(0,07)	- %
Chauffage (consommation de chauffage à la station de Victoria)	4,99	0 %	0,05	0 %	(4,94)	(99) %
Transport de personnes – Air (vols réguliers et nolisés transportant les pilotes vers des affectations côtières)	385,48 ¹	8 %	379,55	7 %	(5,93)	(2) %
Transport de personnes – Mer (transport de pilotes par bateau-pilote appartenant à des tierces parties jusqu'aux navires)	277,10 ²	6 %	275,09	5 %	(2,01)	(1) %
Totaux	709,66	15 %	696,71	13 %	(12,95)	(2) %

¹: donnée précédemment déclarée de façon erronée comme étant 406,54

²: donnée précédemment déclarée de façon erronée comme étant 11,93

