



PORT de
vancouver

Administration portuaire
Vancouver-Fraser

Rapport financier 2020

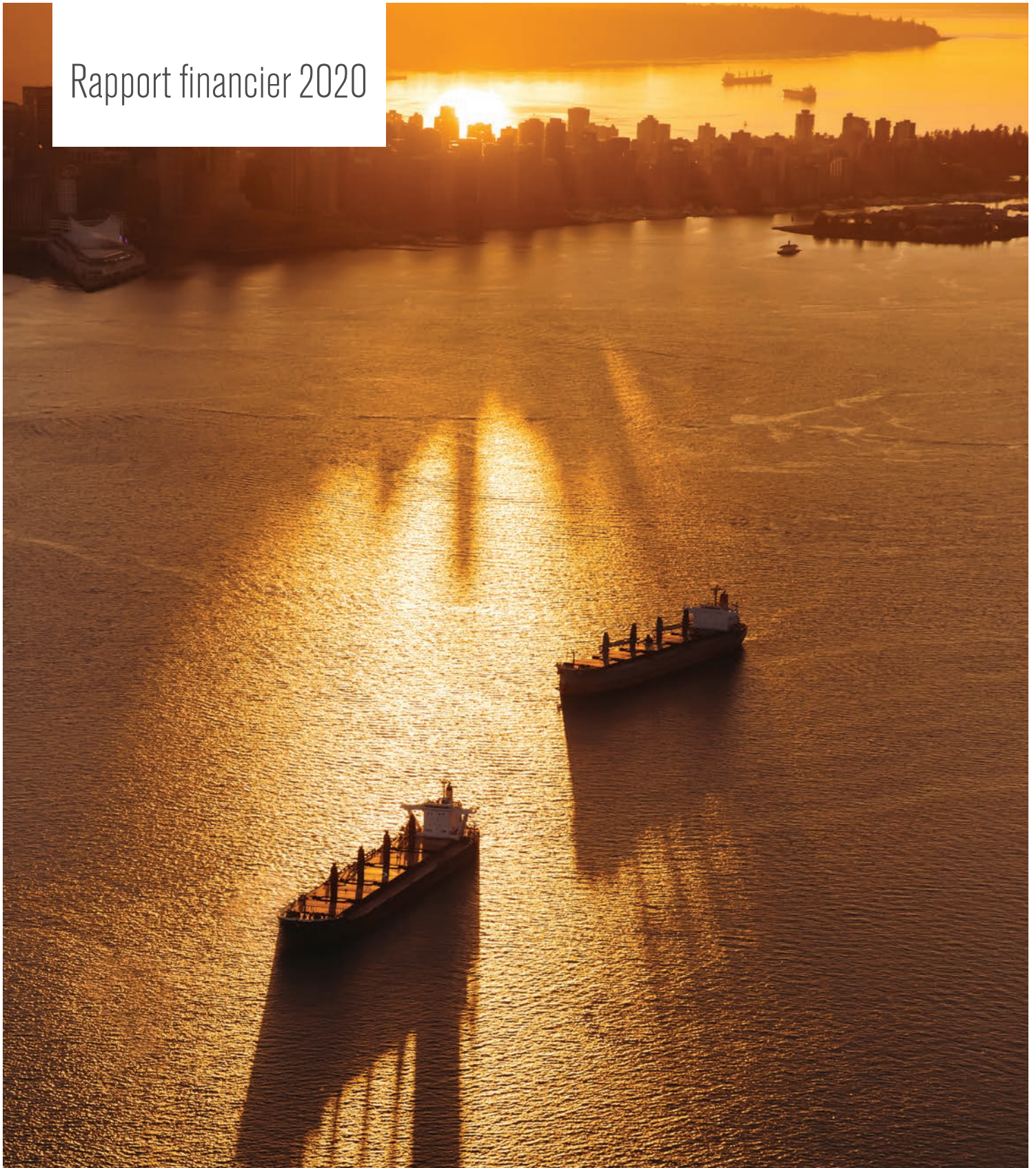
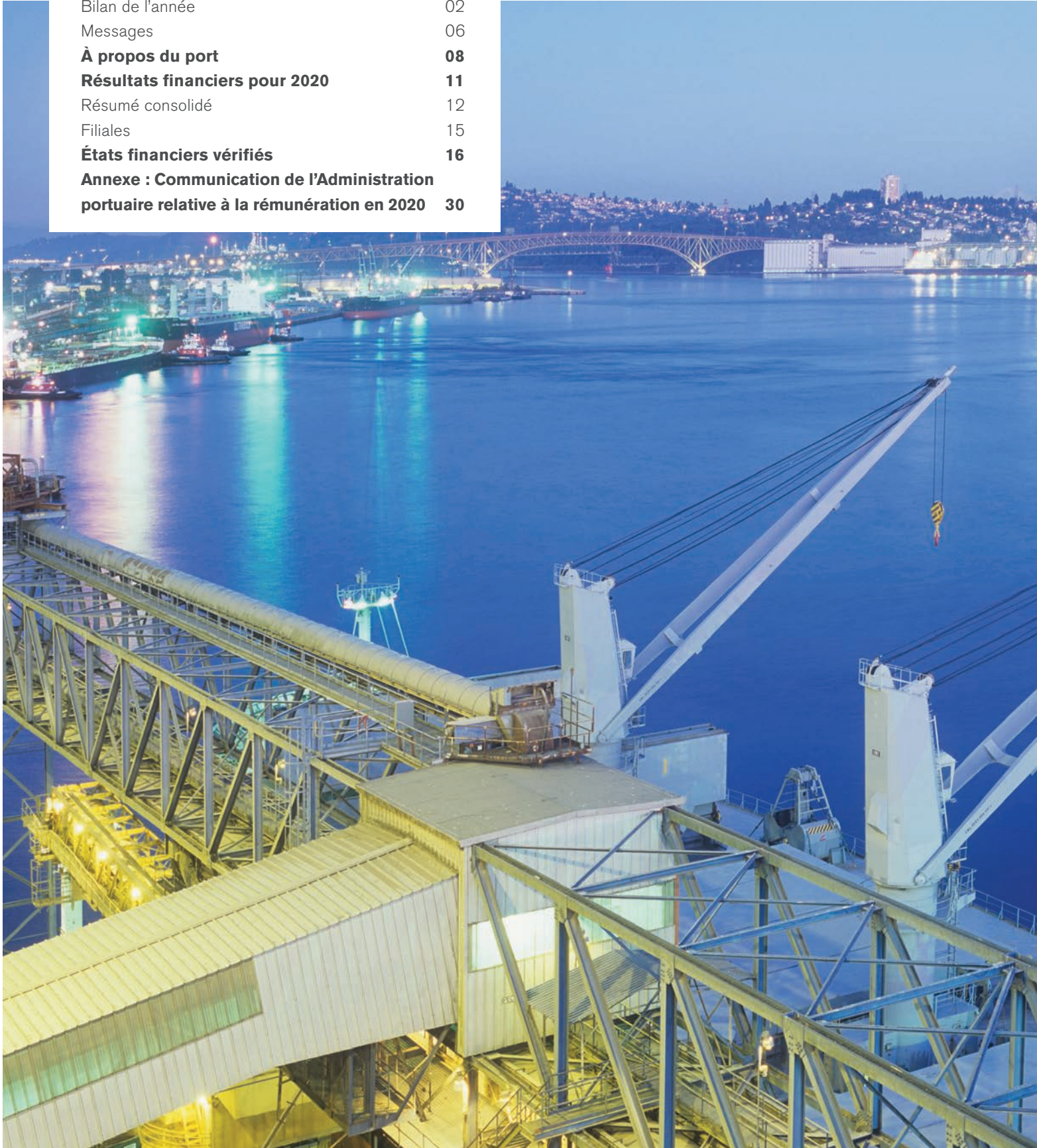


Table des matières

Bilan de l'année	02
Messages	06
À propos du port	08
Résultats financiers pour 2020	11
Résumé consolidé	12
Filiales	15
États financiers vérifiés	16
Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2020	30





À propos du présent rapport

Le rapport financier de 2020 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser fournit une vue d'ensemble et une analyse de nos résultats financiers. Dans l'analyse effectuée tout au long de ce rapport, qui a été préparée dans le respect des Normes internationales d'information financière, nous utilisons des dollars canadiens.

Volumes de marchandises du Port de Vancouver

Le volume global des marchandises qui sont passées par le port a augmenté, atteignant 145 millions de tonnes métriques en 2020, ce qui représente une hausse de 1 % par rapport au volume de 144 millions de tonnes métriques atteint en 2019.

Automobiles



↓ 18%

Le volume du secteur automobile a diminué de 345 308 unités, ce qui représente une baisse de 18 % par rapport à 2019. Ce recul est lié à la diminution de la demande provoquée par la pandémie de COVID-19.

Marchandises diverses



↓ 3%

Le volume de marchandises diverses a diminué de 3 %, pour passer à 17 millions de tonnes métriques, en raison de la baisse des volumes de papier et carton au Canada et de la baisse des importations de matériaux de construction.

Vrac



↑ 2%

Le volume du vrac a augmenté de 2 %, pour passer à 102 millions de tonnes métriques.

Les volumes des céréales et de la potasse ont atteint de nouveaux records annuels, augmentant respectivement de 28 % et 11 %.

Le volume du charbon a baissé de 15 %, pour passer à 32 millions de tonnes métriques.

Conteneurs



↑ 2%

Le volume de conteneurs a atteint le niveau record de 3,5 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), ce qui représente une légère hausse de 2 % par rapport à 2019.

Croisières



↓ 100%

Le gouvernement fédéral a interdit aux navires de croisières de s'amarrer dans les ports canadiens tout au long de la saison 2020 en raison de la pandémie de COVID-19.

Faits saillants concernant les opérations (en milliers)	2016	2017	2018	2019	2020
Automobiles (unités)	393	430	425	420	345
Marchandises diverses (tonnes métriques)	16,240	16,627	18,209	17,165	16,731
Vrac (tonnes métriques)	93,847	98,992	101,795	99,697	101,770
Marchandises conteneurisées (tonnes métriques)	25,057	26,019	26,662	26,907	26,649
Tonnage total (tonnes métriques)	135,537	142,068	147,091	144,188	145,495
Conteneurs (EVP)	2,930	3,252	3,396	3,399	3,468
Croisiéristes	827	843	889	1,071	–

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Recettes

↓ 9%

Les recettes consolidées ont baissé de 9 % pour atteindre 274 millions de dollars en 2020, contre 301 millions de dollars en 2019.

BAIIDA

↓ 14%

Le bénéfice consolidé avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIDA) a diminué de 14 % pour passer à 159 millions de dollars en 2020.

Investissement en capital

↑ 66%

Les investissements en capital liés aux biens et à l'équipement ont atteint un total de 315 millions de dollars en 2020, par rapport aux 191 millions de dollars enregistrés en 2019.

Faits saillants financiers (en milliers)	2016	2017	2018	2019	2020
Recettes	235,163 \$	253,478 \$	274,453 \$	301,318 \$	274,082 \$
Charges d'exploitation	121,309 \$	130,523 \$	136,451 \$	147,471 \$	146,418 \$
BAIIDA	139,699 \$	148,916 \$	166,260 \$	183,668 \$	158,511 \$
Investissements en capital	63,122 \$	168,121 \$	136,238 \$	190,526 \$	315,377 \$

Investissements stratégiques en capital

Depuis la fusion des trois administrations portuaires en 2008 pour créer l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser, nous avons réinvesti en moyenne environ 90 % de notre BAIIDA en investissements en capital afin de soutenir la croissance des échanges commerciaux du Canada, tout en réduisant au minimum les répercussions des échanges commerciaux sur les communautés locales et l'environnement. En 2020, l'Administration portuaire a dépensé 315 millions de dollars pour les projets clés suivants :



Le projet d'agrandissement du terminal Centerm et le projet d'accès à la rive sud. Ces projets permettront de répondre à la demande prévue à court terme de conteneurs expédiés par le Port de Vancouver. Ils comportent un réaménagement et un agrandissement du terminal Centerm, un nouveau passage supérieur destiné à éliminer les conflits entre la route et le chemin de fer, et des changements à apporter aux routes et à l'accès aux terrains portuaires. En 2020, nous avons effectué une remise en état et un remblai sur une superficie de dix hectares pour le terminal; démolir plusieurs structures et le quai Ballantyne; réalisé des travaux de services publics; construit et installé des quais pour le passage supérieur.



Projet du Terminal 2 à Roberts Bank. Cette proposition de projet de construction d'un nouveau terminal maritime à conteneurs connaît des avancées dans le cadre du processus d'examen environnemental fédéral. En 2020, nous avons reçu le rapport de la Commission fédérale d'examen dans le cadre du processus d'évaluation environnementale du projet. Nous avons fait avancer les études environnementales, rajouté des ententes d'avantages mutuels avec les groupes autochtones, et commencé le processus de réponse à une demande d'information émanant du ministre de l'Environnement et du Changement climatique.



Projets d'échangeurs autoroutiers Sunbury/Nordel. Nous avons contribué au financement du projet de mise à niveau des autoroutes 91 et 17 dirigé par la province afin d'améliorer l'infrastructure routière de l'échangeur autoroutier Sunbury/Nordel à Delta, et d'aider à faciliter la circulation plus dense dans le corridor par suite d'autres projets d'amélioration.



Projet de mise à niveau et de réaligement du site de Lynnterm. Ce projet était axé sur la mise à niveau des biens immobiliers et des routes situés à proximité du terminal Lynnterm à North Vancouver, dans le cadre du projet de passage inférieur sous Mountain Highway. Nous avons terminé la construction en 2020 et avons mis les biens immobiliers et les améliorations à disposition de Western Stevedoring aux fins d'exécution des opérations du terminal.



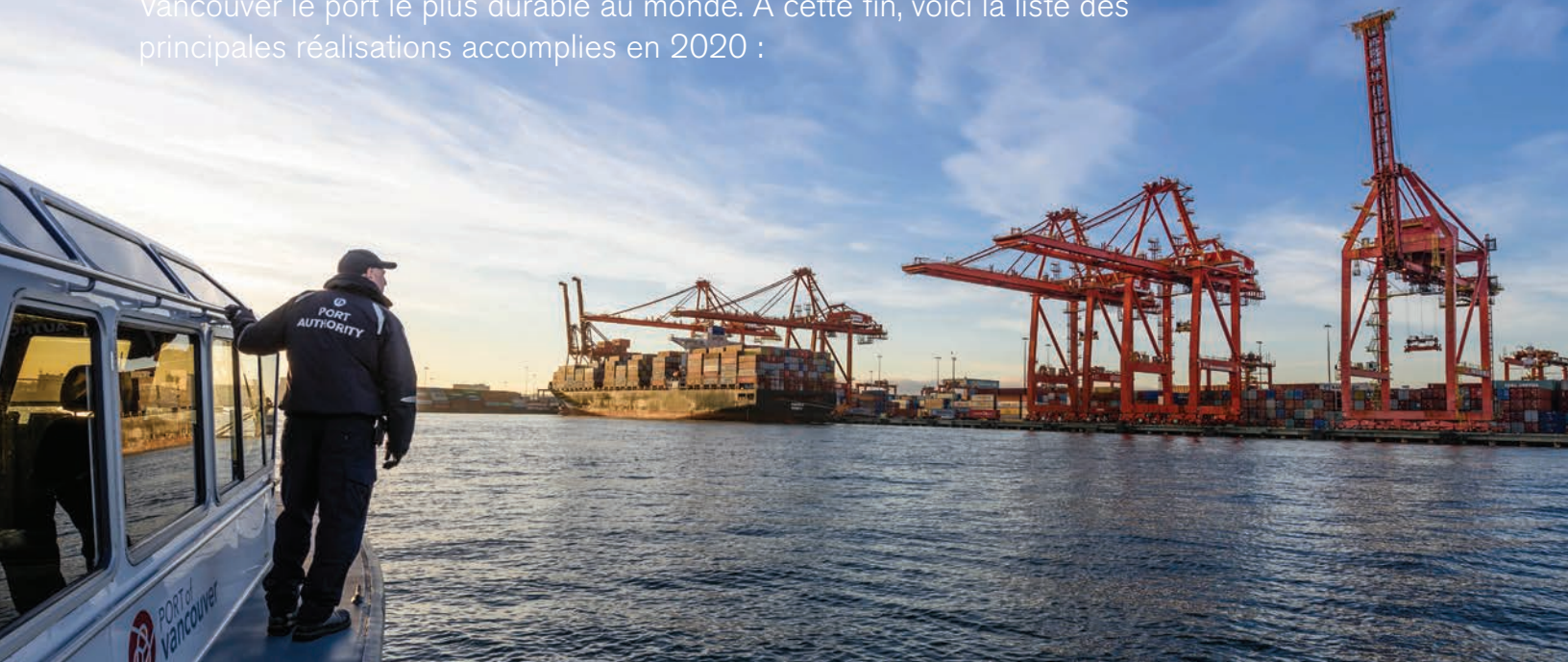
Projet de centre logistique de Richmond. Ce projet est axé sur la préparation des terres non développées afin d'accroître la capacité et d'améliorer le mouvement des marchandises passant par le centre logistique à Richmond. En 2020, nous avons commencé la préparation du site pour la prochaine phase afin de le mettre à disposition de promoteurs immobiliers.



Autres projets d'infrastructure de la Porte d'accès. Nous avons reçu des engagements de financement fédéral pour des montants dépassant 300 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux afin de faire avancer plusieurs projets d'infrastructure dans le Lower Mainland. Ces projets supprimeront les goulots d'étranglement, contribueront à augmenter l'efficacité de la commercialisation des biens canadiens, assureront la croissance de l'économie, créeront des emplois bien rémunérés, et soutiendront des communautés vertes vivables. En 2020, nous avons fait avancer la conception et la construction de divers projets, et avons continué à dialoguer avec les groupes autochtones, les intervenants, les organismes et les communautés.

Faits saillants de 2020

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser travaille à remplir son mandat fédéral et sa mission qui consistent à faciliter les échanges commerciaux du Canada tout en s'efforçant d'accomplir sa vision de faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde. À cette fin, voici la liste des principales réalisations accomplies en 2020 :



Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

2,4 millions EVPs

Construction d'une nouvelle zone de transit pour les camions :

En partenariat avec Transports Canada et le ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique, nous avons terminé la construction de la zone de transit pour camions Deltaport à Delta dans le cadre du projet d'améliorations routières et ferroviaires du terminal Deltaport – une série d'améliorations réalisées avec des partenaires qui a augmenté la capacité d'entrée et de sortie des conteneurs à Roberts Bank de 600 000 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) à 2,4 millions EVP par an.

Mettre à jour notre plan quinquennal d'utilisation des sols :

Nous avons mis à jour notre plan d'utilisation des sols afin de décrire notre orientation de politique à long terme d'utilisation des sols et notre engagement à nous adapter à la croissance des échanges commerciaux à l'avenir d'une manière responsable sur les plans social, environnemental et économique.



Capacité de conteneurs en hausse :

En partenariat avec DP World, nous avons fait considérablement avancer les travaux de construction sur l'agrandissement du terminal de conteneurs Centerm – un projet qui augmentera de 60 % la capacité du terminal, tout en n'accroissant son empreinte que de 15 %. En réponse au rapport d'évaluation environnementale de la Commission fédérale d'examen, nous avons examiné les mises à jour de la conception de projet, les permis et l'autorisation, et avons approfondi les recherches environnementales pour le projet de Terminal 2 à Roberts Bank qui propose d'ajouter 2,4 millions d'EVP par an de capacité de conteneurs au Port de Vancouver.

Soutenir les cargaisons de grains passant par le port :

Les travaux se sont poursuivis sur les projets routiers et ferroviaires qui amélioreront la capacité céréalière au port, notamment le projet d'améliorations du corridor ferroviaire de Burnaby et le projet d'améliorations ferroviaires et routières sur Commissioner Street.

Améliorer l'habitat marin pour les poissons, les oiseaux et d'autres animaux sauvages :

Nous avons effectué des travaux de construction sur le projet de restauration marine de Maplewood afin d'améliorer environ cinq hectares d'habitat marin en en faisant d'un habitat à faible valeur un habitat marin productif. Cela a nécessité la création d'un lit de zostère marine de 1,5 hectare à partir d'environ 150 000 pousses de zostère qui offrent un refuge et un habitat d'alevinage aux jeunes poissons.



Environnement sain



Participer aux efforts de réduction des émissions à l'échelle de la région : Nous avons contribué à diriger l'élaboration d'une stratégie de réduction des émissions dans l'ensemble de la région par l'intermédiaire de la stratégie pour l'air pur Northwest Ports Clean Air Strategy, avec pour visée de réduire, et au bout du compte d'éliminer, les émissions d'origine portuaire dans le bassin atmosphérique de Puget Sound et du bassin de Géorgie.

Encourager les pratiques exemplaires en matière d'environnement : Par l'intermédiaire du programme ÉcoAction de l'Administration portuaire, nous offrons aux exploitants des navires les plus propres et silencieux un rabais pouvant atteindre 47 % sur les frais du port afin de promouvoir l'adoption de technologies et de pratiques durables. En 2020, nous avons ajouté de nouvelles restrictions qui récompensent les exploitants de navires d'avoir pris des mesures de réduction du bruit sous-marin et terrestre.

Favoriser des combustibles marins plus propres : Nous travaillons à faciliter l'utilisation de carburants marins de remplacement comme le gaz naturel liquéfié (GNL) afin de réduire les émissions atmosphériques provenant des navires. En 2020, nous avons participé au Sommet sur le mazoutage au GNL et à d'autres événements de l'industrie afin de faire mieux connaître les avantages liés à l'utilisation du GNL comme combustible marin.

Gérer les effets de la navigation maritime sur les baleines en péril :

En 2020, le programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (programme ÉCHO) dirigé par l'Administration portuaire a obtenu un taux de participation record de l'industrie et des partenaires à deux initiatives volontaires concentrées sur la réduction du bruit sous-marin dans les principales aires d'alimentation de la population résidente du sud d'épaulards.



Communautés florissantes



Surveiller le bruit en temps réel : Dans le cadre de notre programme de surveillance du bruit, nous avons créé un nouveau portail Web pour fournir des données en temps réel sur les niveaux de bruit dans l'ensemble des eaux et terrains du port.

Un certain nombre d'ententes

Établir des relations avec les Autochtones : Dans le cadre du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, nous sommes parvenus à des ententes avec les groupes autochtones; ces ententes nous apporteront des avantages mutuels.

116 000 \$

Financer les activités de dragage des chenaux locaux : Nous avons fourni 116 000 \$ pour draguer les petits chenaux non destinés à la navigation commerciale afin d'offrir un accès sécuritaire aux pêcheurs, plaisanciers et résidents.



Apporter notre contribution à nos communautés : Nous avons fourni plus de 700 000 \$ répartis entre 39 organisations et initiatives en Colombie-Britannique dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire.

Organiser des événements communautaires virtuels :

En réponse aux restrictions sanitaires provinciales liées à la COVID-19, nous avons changé nos plans concernant nos événements communautaires – la fête du Canada à Canada Place, la Journée mondiale de la mer, Noël à Canada Place, et d'autres événements encore – en transformant ces événements en personne en événements virtuels.

Nouveau balado

Hausse de la sensibilisation : Nous avons lancé une nouvelle série de balados appelée Breaking Bottlenecks. Cette dernière met en avant des représentants de l'Administration portuaire, du port et de l'industrie qui font part de leurs expériences et idées concernant les rouages internes du Port de Vancouver.

Soutenir une navigation maritime sécuritaire :

Nous avons apporté toute une gamme d'améliorations à la sécurité de la navigation, notamment l'installation de nouveaux feux de navigation sur le pont Lions Gate destinées à améliorer la sécurité et l'efficacité des déplacements des navires dans les eaux du port.



Message de la présidente du conseil d'administration

En tant qu'organisme fédéral responsable de la gérance des terres et des eaux du Port de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a le mandat de faciliter les échanges commerciaux du Canada par l'intermédiaire du port, tout en garantissant la sécurité, la protection de l'environnement et la prise en compte des communautés locales.

Le conseil d'administration apporte à son tour la surveillance et l'orientation stratégique à l'Administration portuaire pour aider cette dernière à accomplir son mandat. Chacun d'entre nous au conseil d'administration est fier de travailler avec l'Administration portuaire à l'atteinte de ses objectifs importants dans l'intérêt de l'ensemble des Canadiens.

J'ai le plaisir de présenter le rapport financier de 2020 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Le rapport explique en détail les volumes d'échanges commerciaux des secteurs de marchandises du port en 2020, la position financière solide de l'Administration portuaire, et les investissements en capital que l'Administration portuaire a réalisés au cours de l'année dernière pour soutenir les échanges commerciaux à long terme du Canada à travers cette région.

La pandémie mondiale nous a tous mis face à l'imprévu et à des défis en 2020; il en va de même pour les entreprises du Port de Vancouver. Cependant, comme le vous constaterez dans les pages de ce rapport, la valeur et la résilience du plus grand port du Canada ont été assurément mises en avant. La

détermination et le dévouement dont ont fait preuve tant de personnes pour que la chaîne d'approvisionnement continue de fonctionner, ainsi que la gestion sécuritaire des répercussions considérables de la pandémie, se sont révélés fondamentaux pour les Canadiens et l'économie du Canada.

L'efficacité de la circulation des marchandises dans le port dans le contexte difficile de l'année écoulée n'a été possible que grâce au dévouement des transporteurs maritimes et des pilotes, des débardeurs, des exploitants de terminaux, des cheminots, des entreprises de camionnage et conducteurs de camion et des nombreuses autres personnes qui composent la communauté du port. Je souhaiterais remercier tout le monde de son dur labeur et de son dévouement pendant cette période inhabituelle.

Au nom du conseil d'administration, je souhaiterais également remercier Robin Silvester, son équipe de direction, et l'ensemble des employés dévoués de l'Administration portuaire d'avoir travaillé avec ardeur en 2020. Ensemble, nous jetons les bases de la réussite à long terme du plus grand port du Canada.

Judy Rogers
Présidente du Conseil d'administration



Message du président-directeur général

L'année 2020 a été l'une des années les plus uniques dans l'histoire récente. Toutefois, malgré les bouleversements et l'incertitude provoqués par la pandémie mondiale et les tensions géopolitiques, les échanges commerciaux passant par le Port de Vancouver sont demeurés élevés.

La résilience des entreprises portuaires est un facteur fondamental pour survivre aux périodes d'instabilité. Cette résilience provient en partie de la capacité du port à prendre en charge la gamme la plus diversifiée de marchandises en Amérique du Nord; ainsi que de l'accès que le port fournit à 170 pays dans le monde, ce qui entretient les liens entre les Canadiens et les entreprises canadiennes d'une part, et les biens essentiels et les marchés internationaux d'autre part. En raison de ces forces, nous avons vu l'ensemble des marchandises passant par le port augmenter de 1 % par rapport à la même époque l'année précédente, de nouveaux records annuels ayant été atteints pour les céréales, la potasse et les échanges de conteneurs.

Notre rôle à l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser est de permettre au Canada d'atteindre ses objectifs en matière d'échanges commerciaux. Dans ce cadre, nous investissons dans l'infrastructure commerciale afin de préparer le port à gérer la croissance des échanges commerciaux du Canada. Dans nos partenariats avec l'industrie et le gouvernement, nous investissons environ un milliard de dollars dans l'infrastructure commerciale et de transport à travers le Lower Mainland, une grande partie de ces investissements étant en cours de construction.

Ces projets ont vocation à soutenir la capacité commerciale dans l'ensemble de la région en augmentant l'efficacité de la circulation des marchandises. Ils servent aussi à réduire les répercussions sur les communautés locales en s'attaquant aux bouchons de circulation et à la réduction des émissions. La poursuite, tout au long de l'année et malgré la pandémie, du développement et de la construction dans le cadre de ces projets vaut la peine d'être célébrée.

Les défis rencontrés en 2020 ont mis en avant et accru la valeur que le plus important port du Canada apporte à cette région et au pays.

L'Administration portuaire a travaillé sans relâche aux côtés de la communauté portuaire au sens large à maintenir le cap de nos priorités complexes et importantes en dépit des difficultés rencontrées cette année. Nous sommes fiers de servir le Canada et les Canadiens pendant cette période charnière et nous nous réjouissons de continuer de contribuer à assurer la force et la compétitivité de la Colombie-Britannique et du Canada.

Robin Silvester
Président-directeur général

À propos du port



À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

L'Administration portuaire de Vancouver-Fraser est l'organisme fédéral responsable de la gérance des terres et eaux qui composent le Port de Vancouver, le plus grand port du Canada.

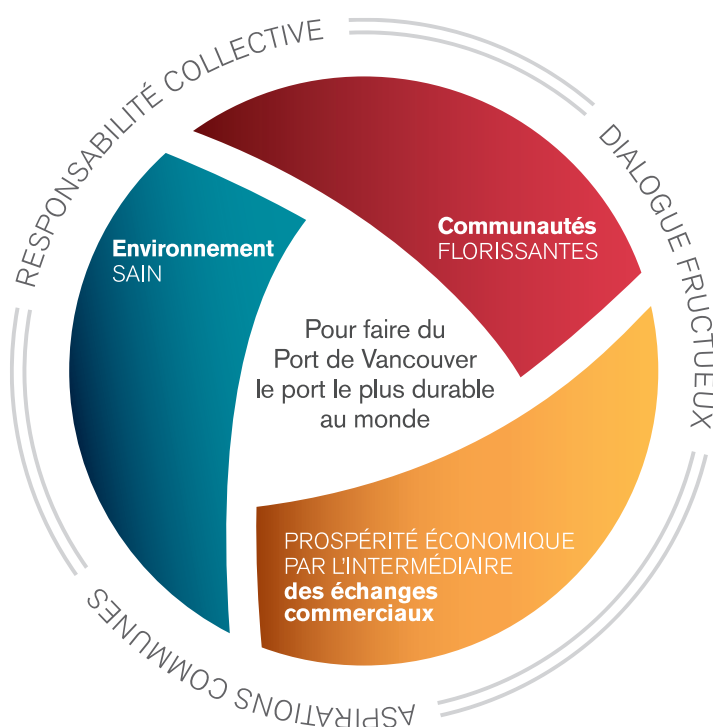
En tant qu'administration portuaire du Canada, notre mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada passant par le Port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. Les administrations portuaires canadiennes relèvent du ministre fédéral des Transports et gèrent les terres et eaux fédérales à l'appui des objectifs commerciaux nationaux au profit de l'ensemble des Canadiens. Nous accomplissons cette mission en louant les terres fédérales qui composent le Port de Vancouver, et en fournissant l'infrastructure maritime, routière et autre à l'appui de la croissance du port, ainsi que de ses fonctions et activités.

Mission et vision

Notre mission consiste à appuyer les objectifs commerciaux du Canada, à assurer la sécurité et la protection environnementale et à prendre en compte les communautés locales.

Notre vision consiste à faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde.

Nous considérons qu'un port durable permet d'offrir la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, de conserver un environnement sain et de favoriser des communautés florissantes en s'appuyant sur la responsabilité collective, le dialogue fructueux et les intérêts communs.



Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

- Entreprise concurrentielle
- Main-d'œuvre efficace
- Investissement stratégique et gestion des biens

Environnement sain

- Écosystèmes sains
- Lutte contre le changement climatique
- Pratiques responsables

Communautés florissantes

- Bon voisin
- Liens avec les communautés
- Relations avec les Autochtones
- Sûreté et sécurité



Plafond d'emprunt et cote de crédit

L'Administration portuaire de Vancouver-Fraser conserve une cote de crédit de l'organisme Standard & Poor's très élevée de AA. Cette cote élevée nous rend attractifs aux yeux des prêteurs qui fournissent les fonds permettant de soutenir notre investissement dans la Porte d'accès à un faible coût d'endettement. Nos lettres patentes nous permettent d'emprunter jusqu'à 510 millions de dollars en une fois.

Facilités de crédit existantes

Facilité de crédit renouvelable : Au début de l'année 2020, l'Administration portuaire a augmenté ses facilités de crédit renouvelables de 200 millions de dollars à 500 millions de dollars. L'Administration portuaire a renouvelé sa facilité de crédit de 200 millions de dollars auprès de la Banque Toronto-Dominion et a ajouté deux nouvelles facilités de crédit de 150 millions de dollars, l'une auprès de la Banque Royale du Canada et l'autre auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce.

Toutes les facilités de crédit renouvelables arriveront à expiration à l'issue d'une période de cinq ans en mars 2025. Au 31 décembre 2020, 20 millions de dollars ont été puisés dans le cadre de ces trois facilités.

Facilité de lettre de crédit : L'Administration portuaire détient des lettres de crédit auprès de la Banque Toronto-Dominion et de la Banque Royale du Canada. Les facilités appuient divers engagements se rapportant à des projets liés au port et au financement en retard du déficit de solvabilité de notre régime de retraite. Au 31 décembre 2020, des lettres de crédit représentant un montant de 8,7 millions de dollars étaient impayées.

Facilités de crédit de la filiale

Port of Vancouver Terminals Ltd. : La filiale dispose d'un prêt à vue non garanti de 1,2 million de dollars sur cinq ans auprès de la Banque Toronto-Dominion. Au 31 décembre 2020, le solde impayé pour ce prêt s'élevait à 900 000 dollars.

Résultats financiers pour 2020

Résumé consolidé

Filiales



Résumé consolidé

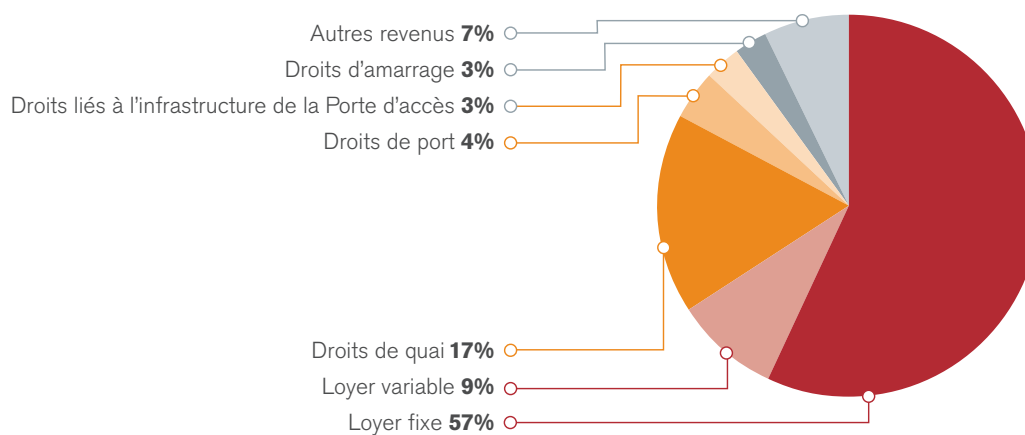
(En milliers)	2020	2019	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Revenu net	118,949 \$	250,856 \$	(131,907)	(53%)
Ajouter : Amortissement	38,351	37,860	491	1%
Ajouter : Coûts financiers	2,347	5,354	(3,007)	(56%)
Ajouter : Dépenses non liées à l'exploitation (revenu)	(1,136)	(110,402)	(109,266)	(99%)
BAIIDA	158,511	183,668	(25,157)	(14%)

Le BAIIDA consolidé a baissé de 14 % pour atteindre 159 millions de dollars en 2020. La principale raison de cette baisse tient à l'annulation de la saison des croisières en 2020 et aux pertes de revenu connexes résultant des restrictions concernant les voyages pour cause de COVID-19. Les revenus nets ont diminué de 53 %, principalement en raison des gains enregistrés en 2019 pour un échange d'actifs autre que des espèces à la rubrique des dépenses non liées à l'exploitation (revenu).

Produits d'exploitation

Une ventilation plus détaillée des produits d'exploitation est présentée ci-dessous

(En milliers)	2020	2019	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Loyer fixe	155,869 \$	150,928 \$	4,941	3%
Loyer variable	25,552	27,710	(2,158)	(8%)
Revenu locatif	181,421	178,638	2,783	2%
Droits de quai	47,689	45,644	2,045	4%
Croisières	–	20,999	(20,999)	(100%)
Droits de port	10,335	10,394	(59)	(1%)
Droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès	8,720	8,569	151	2%
Droits d'amarrage	7,238	6,776	462	7%
Recettes tirées des billets	11	14	(3)	(21%)
Recettes tirées des droits	73,993	92,396	(18,403)	(20%)
Autres recettes	18,668	30,284	(11,616)	(38%)
Produits d'exploitation	274,082	301,318	(27,236)	(9%)



Les produits d'exploitation sont composés du loyer, des frais et des autres revenus. Pour 2020, les produits d'exploitation se sont élevés à 274 millions de dollars, soit 9 % de moins qu'en 2019. Cependant, lorsque l'on procède à un ajustement en tenant compte de l'annulation de la saison des croisières de 2020 en raison de la COVID-19 (21 millions de dollars) et d'un gain hors caisse sur règlement (6 millions de dollars) intégré aux autres revenus en 2019, le montant des produits d'exploitation pour 2020 est stable par rapport à celui de l'année dernière.

Dans l'ensemble, le loyer fixe représente plus de la moitié de nos produits d'exploitation, ce qui nous

fournit une protection par rapport aux fluctuations des volumes d'échanges. En 2020, les recettes des loyers ont augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente, en raison principalement des loyers fixes.

Les recettes tirées des droits comprennent les droits de quai, les droits de port, les droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès, et les droits d'amarrage pour recouvrer les investissements réalisés dans le but de soutenir les activités commerciales du port.

Le tableau suivant résume les éléments clés, la méthodologie et l'objet de chacun de ces droits.

Recettes tirées des droits	Calcul de l'élément clé	Détails du calcul	Objectif des frais
Droits de quai	Taux x unité	Le taux unitaire utilisé est par millier de pieds mesure de planche (PMP), par tonne ou par équivalent vingt pieds (EVP)	Pour recouvrer les investissements et les frais associés à la fourniture de l'infrastructure du port et des services de manutention des marchandises
Droits sur les croisières	Droits par passager = taux x nombre de passagers Frais d'utilisation des services et installations = taux x longueur totale du navire x temps à quai	Les taux fluctuent selon les jours de la semaine et la durée du séjour	Pour recouvrer les investissements et les frais associés à la fourniture de terminaux, de quais et de l'infrastructure
Droits de port	Taux x tonneau de jauge brute	Facturés pour les cinq premières escales; rabais pour la participation au programme ÉcoAction	Pour recouvrer les investissements et les frais associés aux activités du port, ainsi que pour la sûreté, la sécurité et la propreté du port
Droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès	Taux x unité	Le taux unitaire utilisé est par PMP, tonne ou EVP	Pour recouvrer les investissements ou les frais liés aux améliorations de l'infrastructure dans trois domaines commerciaux
Droits d'amarrage	Taux x longueur totale du navire x temps à quai	Le taux unitaire appliqué repose sur l'emplacement et la durée à quai	Pour recouvrer les investissements et les frais associés au tablier de quai, au dragage des postes à quai et à l'entretien
Frais de programme pour le système de délivrance de permis aux camions	Droit de permis fondé sur le nombre de camions	Les frais annuels dépendent du nombre de camions approuvés	Pour recouvrer les investissements et les frais liés au programme pour le système de délivrance de permis aux camions

Dans l'ensemble, les recettes tirées des droits ont diminué de 20 % en raison de l'annulation de la saison des croisières en 2020. La baisse des recettes tirées des croisières a été partiellement compensée par l'augmentation des recettes provenant des droits de quai, des droits d'amarrage et des droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès.

Les droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès facturés pour les volumes de marchandises en vrac et de conteneurs ont augmenté de 2 % par rapport à

l'année dernière. Ces droits permettent de recouvrer les investissements liés aux améliorations de l'infrastructure dans trois domaines commerciaux, toutes ces améliorations ayant été menées à terme.

Les autres revenus ont diminué de 38 % en 2020, en raison principalement d'un gain hors caisse sur règlement en 2019, ainsi que d'intérêts créditeurs provenant de dépôts en espèces plus faibles et de taux d'intérêts bancaires moins importants sur les dépôts.

Charges d'exploitation

Les postes de dépenses les plus importants de l'Administration portuaire figurent dans le tableau suivant.

(En milliers)	2020	2019	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Salaires et avantages sociaux des employés	50,870 \$	45,492 \$	5,378	12%
Amortissement	38,351	37,860	491	1%
Autres dépenses administratives et charges d'exploitation	25,160	29,165	(4,005)	(14%)
Frais professionnels et services de conseils	11,393	11,163	230	2%
Dragage	10,643	10,251	392	4%
Paiements versés en remplacement d'impôts	5,836	6,904	(1,068)	(15%)
Entretien et réparations	4,165	6,636	(2,471)	(37%)
Charges d'exploitation	146,418	147,471	(1,053)	(1%)

Les charges d'exploitation globales de l'Administration portuaire ont diminué de 1 % au cours de l'année précédente. Ce changement provient principalement de la diminution d'autres dépenses administratives et charges d'exploitation, de l'entretien et des réparations, et des paiements versés en remplacement d'impôts (PVRI). La diminution des coûts a été partiellement compensée par des salaires plus élevés et par les avantages sociaux des employés.

Les salaires et les avantages sociaux des employés ont augmenté de 12 % en raison d'une hausse des effectifs, des salaires, des primes et de la charge de retraite.

L'amortissement a progressé de 1 %, ce qui reflète l'augmentation de la fraction des actifs amortissables découlant des investissements en capital continus de l'Administration portuaire.

Les autres dépenses administratives et charges d'exploitation ont diminué de 14 %, en raison principalement de la baisse des contributions au dragage des chenaux locaux, et de baisses concernant les dépenses liées aux locataires, les déplacements, les conférences, la formation et l'accueil.

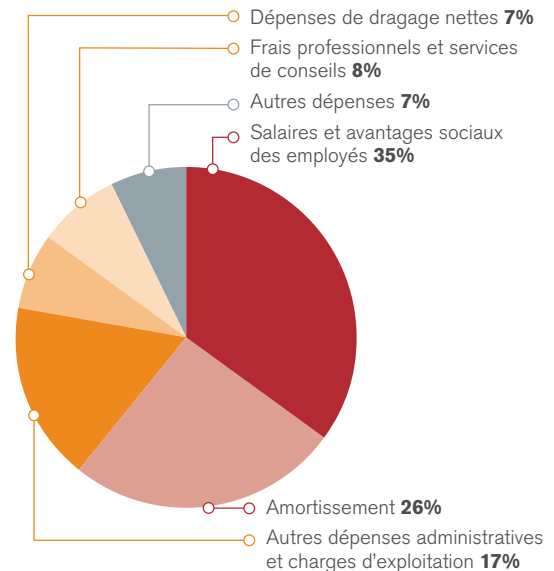
Les frais professionnels et les services de conseils ont augmenté de 2 %, en raison principalement des travaux menés par des tiers pour contribuer à l'atteinte des objectifs stratégiques et opérationnels de l'Administration portuaire.

Pour fournir un accès sécuritaire et sans entrave aux terminaux et permettre aux navires de naviguer sur le chenal du fleuve Fraser, l'Administration portuaire met en œuvre un programme de dragage d'entretien annuel dont le but est d'enlever des sédiments et du sable. Le sable récupéré est ensuite vendu et utilisé pour effectuer des chargements préalables dans des projets de construction locaux. Le volume de sable qui est retiré et vendu peut varier d'une année sur l'autre.

Les dépenses de dragage nettes en 2020 ont augmenté de 4 % par rapport à 2019 par suite d'une plus grande activité de dragage, elle-même provoquée par une crue plus importante et par les niveaux plus élevés de sable et de gravier dans le chenal liés à celle-ci.

Les locataires paient des impôts fonciers aux municipalités pour les propriétés louées à l'Administration portuaire. L'Administration portuaire procède à des paiements en remplacement d'impôts auprès des municipalités locales pour les terres non occupées relevant de la compétence de l'Administration portuaire. Les PVRI ont diminué de 15 % en 2020 par rapport à 2019, en raison principalement des réductions intervenues dans les biens non loués.

L'entretien et les réparations ont diminué de 37 %, en raison principalement de la baisse des croisières et des autres services des locataires constituant des sources de recettes.



Autres dépenses (revenu)

Les postes, autres que l'exploitation, les plus importants de l'Administration portuaire figurent dans le tableau suivant.

(En milliers)	2020	2019	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Allocation versée au gouvernement fédéral	7,504 \$	8,039 \$	(535)	(7%)
Coûts financiers	2,347	5,354	(3,007)	(56%)
Perte (gain) sur aliénation des actifs	242	(109,469)	109,711	100%
Revenu de placement	(1,342)	(903)	(439)	49%
Autres revenus	(36)	(30)	(6)	20%
Autres dépenses (revenu)	8,715	(97,009)	105,724	(109%)

Les autres dépenses de l'Administration portuaire ont augmenté par rapport à l'année précédente en raison principalement des gains de 2019 sur l'aliénation des actifs liés à un échange d'actifs autre que des espèces. L'Administration portuaire est exonérée de l'impôt sur le revenu, mais est obligée de verser une allocation fédérale annuelle au ministre des Transports en vertu

de *la Loi maritime du Canada*. Le montant est calculé en s'appuyant sur les recettes brutes à des taux variant entre 2 % et 6 %, selon le montant brut déterminé. Les paiements de l'allocation fédérale ont diminué pour atteindre 7,5 millions de dollars en 2020, alors qu'ils s'élevaient à 8 millions de dollars en 2019.

Filiales

La *Loi maritime du Canada* et les lettres patentes de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser autorisent le recours à des filiales en vue de mener certaines activités jugées nécessaires pour soutenir les opérations portuaires et les priorités stratégiques du port.

Le tableau suivant récapitule les résultats en 2020 pour chacune de nos filiales.

(En milliers)	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Autres revenus (dépenses)	Revenu net (perte)
Canada Place Corporation	11,862 \$	10,451 \$	42 \$	1,453 \$
Marine Safety Holdings Ltd.	—	—	—	—
Port of Vancouver Terminals Ltd.	300	49	7	258
Port of Vancouver Ventures Ltd.	461	87	(9)	365
Port of Vancouver Enterprises Ltd.	—	1	—	(1)
Port of Vancouver Holdings Ltd.	473	264	(74)	135

États financiers vérifiés



Aux administrateurs de l'Administration portuaire Vancouver Fraser et au ministre des Transports du gouvernement du Canada

Notre opinion

À notre avis, les états financiers consolidés résumés ci joints de l'Administration portuaire Vancouver Fraser constituent un résumé fidèle des états financiers consolidés audités, sur la base des critères décrits dans la note 2 des états financiers consolidés résumés.

Les états financiers consolidés résumés

Les états financiers consolidés résumés de l'Administration sont tirés des états financiers consolidés audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, qui comprennent :

- l'état consolidé résumé de la situation financière au 31 décembre 2020;
- l'état consolidé résumé du résultat global pour l'exercice clos à cette date;
- l'état consolidé résumé des variations des capitaux propres pour l'exercice clos à cette date;
- le tableau consolidé résumé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- les notes annexes.

Les états financiers consolidés résumés ne contiennent pas toutes les informations requises par les Normes internationales d'information financière. La lecture des états financiers consolidés résumés et du rapport de l'auditeur sur ceux-ci ne saurait par conséquent se substituer à la lecture des états financiers consolidés audités et du rapport de l'auditeur sur ces derniers.

Les états financiers consolidés audités et notre rapport sur ces états

Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur les états financiers consolidés audités dans notre rapport daté du 30 mars 2021.

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers consolidés résumés

La direction est responsable de la préparation des états financiers consolidés résumés, sur la base des critères décrits dans la note 2.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion indiquant si les états financiers consolidés résumés constituent un résumé fidèle des états financiers consolidés audités, sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (NCA) 810 *Missions visant la délivrance d'un rapport sur des états financiers résumés*.

PricewaterhouseCoopers LLP

Comptables professionnels agréés
Vancouver (Colombie Britannique)
Le 30 avril 2021

État consolidé résumé de la situation financière

Administration portuaire Vancouver Fraser

31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

	Notes	2020	2019
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		\$ 64 192	\$ 242 422
Débiteurs et autres actifs		62 478	58 253
		126 670	300 675
Créances à long terme et autres actifs		70 016	56 177
Charges différées		1 472	1 568
Immobilisations incorporelles, montant net		112 643	93 306
Immobilisations corporelles, montant net		2 008 943	1 749 258
		\$ 2 319 744	\$ 2 200 984
Passif			
Passifs courants			
Créditeurs et charges à payer		\$ 133 168	\$ 73 118
Provisions		3 402	4 278
Produits différés		15 733	14 870
Emprunts	4	20 888	100 969
		173 191	193 235
Autres avantages du personnel		1 492	1 347
Passif au titre des prestations constituées		10 437	7 795
Provisions		14 954	12 539
Produits différés		56 751	43 793
Autres passifs à long terme		12 319	7 776
		269 144	266 485
Capitaux propres			
Capital d'apport		150 259	150 259
Résultats non distribués		1 900 341	1 784 240
		2 050 600	1 934 499
		\$ 2 319 744	\$ 2 200 984

Engagements et passifs éventuels

5, 6

Approuvé au nom du conseil d'administration



Robin Silvester, président et chef de la direction



Joanne McLeod, administratrice

État consolidé résumé du résultat global

Administration portuaire Vancouver Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

	Notes	2020	2019
Produits des activités ordinaires			
Produits locatifs		\$ 181 421	\$ 178 638
Produits tirés des droits	7	73 993	92 396
Autres produits des activités ordinaires		18 668	30 284
		274 082	301 318
Charges			
Salaires et avantages du personnel		50 870	45 492
Amortissement		38 351	37 860
Autres charges d'exploitation et frais d'administration		25 160	29 165
Honoraires et services de consultation		11 393	11 163
Dragage		10 643	10 251
Entretien et réparations		4 165	6 636
Paiements tenant lieu d'impôt		5 836	6 904
		146 418	147 471
Résultat d'exploitation		127 664	153 847
Autres charges (produits)			
Allocation fédérale		7 504	8 039
Charges financières		2 347	5 354
Perte (profit) sur la sortie d'actifs		242	(109 469)
Revenu de placement		(1 342)	(903)
Autres produits		(36)	(30)
		8 715	(97 009)
Résultat net de l'exercice		118 949	250 856
Autres éléments du résultat global			
Éléments qui ne seront pas reclassés en résultat net			
Pertes actuarielles liées aux régimes de retraite à prestations définies		(2 848)	(5 395)
Résultat global de l'exercice		\$ 116 101	\$ 245 461

État consolidé résumé des variations des capitaux propres

Administration portuaire Vancouver Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

	Capital d'apport	Résultats non distribués	Total
Solde au 1^{er} janvier 2019	\$ 150 259	\$ 1 538 779	\$ 1 689 038
Résultat net de l'exercice	—	250 856	250 856
Autres éléments du résultat global			
Pertes actuarielles liées aux régimes de retraite à prestations définies	—	(5 395)	(5 395)
Solde au 31 décembre 2019	150 259	1 784 240	1 934 499
Résultat net de l'exercice	—	118 949	118 949
Autres éléments du résultat global			
Pertes actuarielles liées aux régimes de retraite à prestations définies	—	(2 848)	(2 848)
Solde au 31 décembre 2020	\$ 150 259	\$ 1 900 341	\$ 2 050 600

Tableau consolidé résumé des flux de trésorerie

Administration portuaire Vancouver Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2020

(en milliers de dollars)

Notes	2020	2019
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Résultat net de l'exercice	\$ 118 949	\$ 250 856
Ajustements visant le rapprochement avec les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Amortissement	38 351	37 860
Perte (profit) sur la sortie d'actifs	242	(109 469)
Profit lié à l'entente au titre de l'échange d'actifs	-	(6 050)
Créance et obligation locatives à long terme	(5 586)	(9 704)
Provisions	(790)	2 053
Prestations constituées	(60)	(1 121)
Divers	94	322
	151 200	164 747
Variations des soldes hors trésorerie du fonds de roulement		
Débiteurs et autres actifs	251	2 221
Créditeurs et charges à payer	899	1 094
Produits différés	8 667	2 875
	161 017	170 937
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(248 864)	(186 273)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	(34 189)	(21 501)
Acomptes	(8 941)	-
Financement du gouvernement pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	26 679	9 237
Financement de tiers pour des immobilisations incorporelles	4 556	1 183
Variation nette des créances à long terme	1 194	(7 917)
Remboursements de capital sur les actifs liés aux contrats de location-financement	21	20
Produit tiré de la sortie d'immobilisations corporelles	374	496
Divers	209	226
	(258 961)	(204 529)
Activités de financement		
Remboursements d'obligations à long terme	(100 000)	-
Produit tiré des emprunts à court terme	19 987	-
Remboursement d'emprunts à court terme	(100)	(100)
Diminution des obligations locatives	(173)	(171)
	(80 286)	(271)
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(178 230)	(33 863)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	242 422	276 285
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	\$ 64 192	\$ 242 422
Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie		
Intérêts payés	3 026	4 996
Intérêts reçus	1 443	60

Notes annexes

Administration portuaire Vancouver Fraser

31 décembre 2020

(Les montants dans les tableaux sont en milliers de dollars)

1. Généralités

L'Administration portuaire Vancouver Fraser (l'« Administration ») a été constituée en administration autonome sans capital actions le 1^{er} janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada* (la « Loi »). Le siège social de l'Administration est situé au 100-999 Canada Place, Vancouver (Colombie Britannique). L'Administration est l'agence fédérale responsable de l'intendance du port de Vancouver. De la même manière que toutes les administrations portuaires canadiennes, l'Administration est responsable devant le ministre fédéral des Transports, et elle exerce ses activités conformément à la Loi, avec pour mandat de faciliter les échanges commerciaux du Canada par le port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des collectivités locales. L'Administration contrôle l'utilisation des terrains et des eaux du port, qui comprend plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terrains et environ 350 kilomètres de côtes. Situé sur la côte sud ouest de la Colombie Britannique, au Canada, le port de Vancouver s'étend de Roberts Bank et du fleuve Fraser jusqu'à Burrard Inlet, inclusivement. Il borde 16 municipalités et croise les territoires traditionnels et les terres visées par des traités de plusieurs Premières nations Salish de la Côte.

L'Administration et ses filiales en propriété exclusive, Corporation Place du Canada (« CPC »), Port of Vancouver Ventures Ltd. (« PoVV »), Port of Vancouver Holdings Ltd. (« PoVH »), Port of Vancouver Enterprises Ltd. (« PoVE »), Port of Vancouver Terminals Ltd. (« PoVT ») et Marine Safety Holdings Ltd. (« MSH »), ne sont pas assujetties à l'impôt sur le résultat, puisque l'Administration verse, sur une base consolidée, des droits liés aux produits bruts (« allocation fédérale ») conformément aux lettres patentes en vertu de la Loi.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables

a) Mode de présentation

L'Administration a préparé les états financiers consolidés résumés à partir des critères suivants :

- Les états financiers consolidés résumés incluent un état pour chacun des états compris dans les états financiers consolidés audités, et certaines des informations fournies dans les notes, et sont présentés en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire;
- L'information fournie dans les états financiers consolidés résumés correspond à l'information connexe présentée dans le jeu complet d'états financiers consolidés audités;
- Les principaux sous-totaux, totaux et chiffres comparatifs présentés dans les états financiers consolidés audités y sont inclus;
- Les états financiers consolidés résumés renferment certaines informations tirées des états financiers consolidés audités qui traitent de questions ayant une incidence généralisée ou pouvant être importante sur les états financiers consolidés résumés.

b) États financiers audités

- Les états financiers consolidés audités ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »).
- La publication des états financiers consolidés audités a été approuvée par le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver Fraser le 30 mars 2021.
- La publication des états financiers consolidés résumés a été approuvée par le conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver Fraser le 30 avril 2021.

c) Consolidation

Les présents états financiers consolidés résumés consolident les comptes de l'Administration et ceux de ses filiales. L'ensemble des transactions et des soldes intersociétés ainsi que des profits et pertes latents découlant de transactions intersociétés ont été éliminés à la consolidation.

Les filiales sont toutes les entités sur lesquelles l'Administration exerce un contrôle. Aux fins comptables, le contrôle est défini comme i) le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles de la filiale; ii) l'exposition, ou le droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec la filiale; et iii) la capacité d'exercer son pouvoir sur la filiale de manière à influencer sur ses rendements.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables (suite)

d) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les dépôts dans les institutions bancaires ainsi que les dépôts à court terme dont l'échéance est d'au plus 90 jours à la date d'acquisition.

e) Créances clients et autres débiteurs

Les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisés initialement à la juste valeur et évalués ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminués d'une correction de valeur.

f) Instruments financiers

Un instrument financier est tout contrat qui donne lieu à un actif financier ou à un passif financier.

i) Actifs financiers

Comptabilisation initiale et évaluation

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont classés comme étant au coût amorti, à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ou à la juste valeur par le biais du résultat net. Le classement au moment de la comptabilisation initiale dépend des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier et du modèle économique que suit l'Administration pour leur gestion. À l'exception des créances clients qui ne comportent pas de composante financement importante, l'Administration évalue initialement les actifs financiers à la juste valeur.

Pour être classé et évalué au coût amorti ou à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global, un actif financier doit générer des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts. Cette évaluation est effectuée pour chaque instrument. Le modèle économique que suit l'Administration fait référence à la façon dont elle gère ses actifs financiers afin de générer des flux de trésorerie. Le modèle économique détermine si les flux de trésorerie découleront de la perception des flux de trésorerie contractuels, de la vente des actifs financiers ou des deux.

Évaluation ultérieure

Les actifs financiers de l'Administration sont évalués ultérieurement au coût amorti si les deux conditions suivantes sont remplies :

- la détention de l'actif financier a pour but d'en percevoir les flux de trésorerie contractuels;
- les conditions contractuelles de l'actif financier donnent lieu, à des dates spécifiées, à des flux de trésorerie qui correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts.

Les actifs financiers au coût amorti sont évalués ultérieurement selon la méthode du taux d'intérêt effectif et soumis à un test de dépréciation. Les profits et les pertes sont comptabilisés en résultat net lorsque l'actif est décomptabilisé ou déprécié. Les actifs financiers de l'Administration évalués au coût amorti comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les débiteurs et autres actifs et les créances à long terme et autres actifs. L'Administration ne possède pas d'actifs financiers classés à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ni à la juste valeur par le biais du résultat net.

Dépréciation des actifs financiers

L'Administration évalue, à la clôture de l'exercice, si un actif financier ou un groupe d'actifs financiers est déprécié. L'Administration comptabilise une correction de valeur pour pertes au titre des pertes de crédit attendues à l'égard de tous les actifs financiers détenus au coût amorti. Les pertes de crédit attendues sont établies en fonction de la différence entre les flux de trésorerie contractuels qui sont dus selon les termes du contrat et les flux de trésorerie que l'Administration s'attend à recevoir, actualisés au taux d'intérêt effectif initial approximatif.

Les pertes de crédit attendues sont comptabilisées en deux étapes. Lorsque le risque de crédit n'a pas augmenté de façon importante depuis la comptabilisation initiale, les pertes de crédit attendues représentent les pertes de crédit attendues des cas de défaillance possibles dans les 12 mois suivants (pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir). Lorsque le risque de crédit a augmenté de façon importante depuis la comptabilisation initiale, une correction de valeur pour pertes doit être établie au montant des pertes de crédit attendues jusqu'à la fin de la période d'exposition (pertes de crédit attendues pour la durée de vie).

Pour ce qui est des créances clients, l'Administration emploie une approche simplifiée pour calculer les pertes de crédit attendues et comptabilise une dépréciation fondée sur les pertes de crédit attendues pour la durée de vie à chaque date de clôture. Les pertes de crédit de l'Administration subies par le passé sont ajustées pour tenir compte de facteurs prospectifs propres aux débiteurs ou au contexte économique. Toute variation ultérieure des pertes de crédit attendues pour la durée de vie est comptabilisée immédiatement dans l'état consolidé résumé du résultat global.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables (suite)

ii) Passifs financiers

Comptabilisation initiale et évaluation

Les passifs financiers sont classés, au moment de la comptabilisation initiale, en tant que passifs financiers au coût amorti ou à la juste valeur par le biais du résultat net. Les passifs financiers sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction au moment de la comptabilisation ou à titre de dérivés et sont évalués à la juste valeur, et les profits ou pertes nets, y compris la charge d'intérêts, sont comptabilisés en résultat net. Les autres passifs financiers sont évalués ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La charge d'intérêts et les profits ou pertes nets sont comptabilisés en résultat net. Tout profit ou toute perte lors de la décomptabilisation est aussi comptabilisé en résultat net.

Évaluation ultérieure

Les passifs financiers de l'Administration sont évalués ultérieurement comme suit :

- Les créditeurs et charges à payer, les autres passifs à long terme et les provisions sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.
- Les emprunts sont évalués au coût amorti. Les écarts entre le produit (déduction faite des coûts de transaction) et la valeur de remboursement sont comptabilisés à l'état consolidé résumé du résultat global sur la durée des emprunts selon la méthode du taux d'intérêt effectif.
- Les autres passifs financiers évalués au coût amorti sont des passifs financiers non dérivés assortis de paiements déterminés ou déterminables. Ils sont pris en compte dans les passifs courants si le paiement est exigible dans un délai de un an ou moins après la date de clôture, et dans les passifs non courants si le paiement est exigible dans un délai de plus de un an après la date de clôture.

g Immobilisations incorporelles

i) Infrastructure de la Porte

L'Administration engage des coûts associés à l'aménagement des infrastructures de la Porte, comme les viaducs et le prolongement des routes pour soutenir les activités commerciales. Il s'agit notamment des coûts liés à la construction, à la conception technique et à la gestion de projet et d'autres coûts de projet directs, diminués des apports de tiers, le cas échéant.

L'Administration n'exerce pas le contrôle sur l'actif une fois achevé ni n'en assure la maintenance, mais elle touche des droits pour recouvrer les coûts qu'elle a engagés. Comme l'Administration a la capacité d'établir ces droits, les coûts d'investissement liés aux infrastructures de la Porte sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères d'inscription à l'actif sont remplis. Par conséquent, ces actifs sont comptabilisés dans les registres en tant qu'immobilisations incorporelles à durée de vie déterminée et sont amortis sur la période au cours de laquelle les droits sont perçus.

ii) Logiciels

Les coûts de logiciels sont inscrits à l'actif en tant qu'immobilisations incorporelles s'ils sont identifiables, séparables ou s'ils résultent de droits contractuels ou de droits juridiques, et sont amortis sur leurs durées d'utilité estimatives de cinq ans ou moins. Les coûts de maintenance des programmes logiciels sont comptabilisés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

h) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées initialement au coût, y compris les coûts d'emprunt moins le cumul des amortissements et des pertes de valeur. Les coûts directement attribuables à l'acquisition de l'actif sont inscrits au coût de l'actif et ils peuvent comprendre les frais d'arpentage, les matériaux, les frais de sous-traitance, les frais de main d'œuvre internes ainsi que les coûts relatifs à la remise en état du site ou à l'enlèvement des matériaux. Les coûts continuent d'être inscrits à l'actif jusqu'à ce que l'actif soit prêt à être mis en service, et les coûts ultérieurs sont inscrits à l'actif seulement s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet élément iront à l'Administration.

Les immobilisations corporelles incluent les biens fédéraux et autres biens qui sont la propriété du Canada. Les biens fédéraux sont enregistrés au nom de Sa Majesté la Reine, et les autres biens sont enregistrés au nom de l'Administration. L'Administration gère les biens en sa qualité de mandataire de l'État et sa responsabilité englobe les travaux nécessaires d'entretien, de remise en état et de remplacement des biens fédéraux sous sa gestion. Les biens fédéraux ne peuvent être donnés en nantissement alors que les autres biens peuvent l'être. Au 31 décembre 2020, la valeur comptable nette de 2,0 G\$ des immobilisations corporelles était composée de biens fédéraux d'une valeur de 1,4 G\$ et d'autres biens d'une valeur de 0,6 G\$. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont différentes durées d'utilité, elles sont comptabilisées en tant que parties distinctes (principales composantes) des immobilisations corporelles.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables (suite)

L'amortissement commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé, et est comptabilisé à l'état consolidé résumé du résultat global selon le mode linéaire sur les durées d'utilité estimées de chaque partie des immobilisations corporelles. Les actifs loués sont amortis sur la durée de leur location ou sur leur durée d'utilité, si celle-ci est plus courte, à moins qu'il ne soit raisonnablement assuré que l'Administration en deviendra propriétaire d'ici la fin du contrat de location. Les terrains et les actifs liés à la banque d'habitats ne sont pas amortis.

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des actifs sont passées en revue au moins une fois l'an, et ajustées au besoin.

Une immobilisation corporelle est décomptabilisée à sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Tout profit ou toute perte découlant de la décomptabilisation de l'actif (soit la différence entre le produit net tiré de la sortie et la valeur comptable de l'actif) est inclus à l'état consolidé résumé du résultat global.

Le tableau qui suit présente les durées d'utilité de chaque catégorie d'immobilisations corporelles :

Dragage	De 4 à 40 ans
Structures des postes d'amarrage, bâtiments, routes et revêtements	De 10 à 75 ans
Services publics	De 10 à 50 ans
Matériel et outillage	De 3 à 25 ans
Mobilier et matériel de bureau	De 3 à 10 ans
Améliorations locatives et actifs au titre de droits d'utilisation	Durée du bail

i) Contrats de location

À la date de passation d'un contrat, l'Administration détermine si ce dernier lui confère le droit de contrôler l'utilisation d'un bien et comptabilise un actif au titre des droits d'utilisation et une obligation locative correspondante. L'actif au titre des droits d'utilisation est amorti sur la durée du contrat de location et l'obligation locative est amortie selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les coûts de transaction liés aux contrats de location sont classés dans les charges différées et amorties sur la durée du contrat de location. Si le contrat de location a une durée de 12 mois ou moins ou a une valeur peu élevée, il est passé en charges selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location. Aucune modification importante n'a été apportée à la comptabilisation des contrats de location pour lesquels l'Administration intervient comme bailleur, sauf aux contrats de location pour lesquels l'Administration intervient en tant que bailleur intermédiaire, car, pour ceux-ci, elle comptabilisera séparément ses intérêts dans le contrat de location principal et ses intérêts dans le contrat de sous-location et déterminera si elle dispose d'un actif au titre du droit d'utilisation aux termes du contrat de location principal.

j) Dépréciation des actifs non financiers

L'Administration soumet ses immobilisations corporelles et ses immobilisations incorporelles à des tests de dépréciation lorsque des événements ou circonstances indiquent que les actifs pourraient ne pas être recouvrables. Aux fins de l'évaluation de la dépréciation, les actifs non financiers sont regroupés aux plus petits niveaux d'entrées de trésorerie identifiables séparément (les unités génératrices de trésorerie).

Lorsque des indices de dépréciation sont décelés, la valeur recouvrable de l'unité génératrice de trésorerie est déterminée. La valeur recouvrable est la valeur de l'unité génératrice de trésorerie la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Une perte de valeur est comptabilisée au montant de l'excédent de valeur comptable de l'unité génératrice de trésorerie sur sa valeur recouvrable. Les actifs non financiers dépréciés font l'objet d'un examen aux fins de reprises éventuelles de la dépréciation à chaque date de clôture.

k) Provisions

Les provisions peuvent inclure les provisions pour les coûts de remise en état de l'environnement et des sites loués, les contributions au dragage des chenaux locaux ainsi que les réclamations juridiques. Les provisions sont comptabilisées lorsque l'Administration a une obligation juridique et implicite à la suite d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le montant peut être estimé de façon fiable.

Les provisions sont évaluées à la valeur actualisée des dépenses attendues pour éteindre l'obligation au moyen d'un taux qui reflète les évaluations actuelles que fait le marché de la valeur temps de l'argent. Les variations de la provision sont comptabilisées dans les autres charges d'exploitation et frais d'administration, à l'état consolidé résumé du résultat global, et la désactualisation y est comptabilisée au titre des charges financières.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables (suite)

l) Paiements tenant lieu d'impôt

Les paiements tenant lieu d'impôt sont fondés sur des estimations de l'Administration, conformément à la *Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts*. Les charges à payer sont réévaluées chaque année et les modifications, s'il y a lieu, sont apportées aux états financiers consolidés résumés de la période considérée en tenant compte de la meilleure information disponible, y compris les résultats des évaluations d'un cabinet d'experts conseils indépendant, s'il y a lieu. Les paiements tenant lieu d'impôt sont versés en tenant compte de toutes les terres inoccupées (sèches) et de toutes les terres submergées dans les régions de Burrard Inlet, du fleuve Fraser et de Roberts Bank, à l'exception du bras de mer Indian Arm et des chenaux maritimes.

m) Avantages futurs du personnel

L'Administration offre à ses employés des régimes à cotisations définies, des régimes à prestations définies et d'autres avantages. Les cotisations de l'Administration aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en charges lorsque les services connexes sont fournis. L'Administration offre également d'autres avantages non capitalisés aux salariés admissibles. Chaque année, elle comptabilise les passifs estimés relativement aux indemnités de départ, aux congés annuels et aux congés compensatoires liés aux heures supplémentaires, qui seront payables à ses salariés dans les exercices à venir.

En ce qui concerne les régimes à prestations définies, l'actif ou le passif comptabilisé à l'état consolidé résumé de la situation financière à l'égard des régimes de retraite à prestations définies correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies à la date de clôture, diminuée de la juste valeur des actifs des régimes. Des actuaires indépendants calculent chaque année l'obligation au titre des prestations définies selon la méthode des unités de crédit projetées. La valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies est déterminée par l'actualisation des flux de trésorerie futurs estimés à l'aide des taux d'intérêt des obligations de sociétés de première qualité qui sont libellées dans la monnaie dans laquelle les prestations seront versées, et qui ont des durées restantes se rapprochant de celles de l'obligation de retraite connexe.

La date d'évaluation pour les régimes à prestations définies est le 31 décembre.

Les gains et les pertes actuariels découlant des ajustements liés aux résultats et des changements d'hypothèses actuarielles sont portés au débit ou au crédit des autres éléments au résultat global dans la période au cours de laquelle ils surviennent.

Les coûts des services passés sont comptabilisés immédiatement, à moins que les changements apportés au régime de retraite ne soient conditionnels au fait que les salariés demeurent en poste pendant une période précise (période d'acquisition des droits). Dans ce cas, les coûts des services passés sont comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat global et amortis à l'état consolidé résumé du résultat global selon le mode linéaire sur la période d'acquisition des droits.

n) Comptabilisation des produits des activités ordinaires

i) Produits locatifs

L'Administration loue des biens à des clients, principalement aux fins des terminaux d'expédition ou d'autres services de soutien liés à la chaîne d'approvisionnement. Les produits fixes tirés des contrats de location sont comptabilisés selon le mode linéaire sur la durée des contrats de location. Les produits conditionnels tirés des contrats de location sont comptabilisés par période, en fonction du volume de la cargaison du preneur à bail, ou des autres produits tel que le précisent les ententes respectives. Les produits différés représentent les sommes reçues avant que les critères de comptabilisation des produits des activités ordinaires soient remplis.

ii) Produits tirés des droits

L'Administration fournit des services portuaires à des clients, principalement l'accès au port et aux terminaux d'expédition. Les produits des activités ordinaires tirés des services sont comptabilisés à un moment précis, au moment de l'arrivée ou du départ des navires.

iii) Autres produits

L'Administration fournit différents autres services à des clients et elle touche des intérêts sur les soldes de trésorerie déposés en banque. Ces produits des activités ordinaires sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle les services sont rendus ou les intérêts sont gagnés.

2. Mode de présentation et principales méthodes comptables (suite)

o) Dragage et déblaiement du lit fluvial

Les coûts du déblaiement du lit fluvial effectué pour maintenir les voies navigables aux niveaux de profondeur prescrits sont passés en charges. En revanche, les coûts du déblaiement du lit fluvial aux fins d'entretien dont les déblais sont placés sur des biens appartenant à l'Administration à des fins d'amélioration sont inscrits à l'actif.

Les coûts du dragage effectué pour approfondir les voies navigables afin d'établir une nouvelle norme en matière de profondeur permettant de tirer un avantage économique futur sont inscrits à l'actif. Le produit de la vente des déblais découlant de l'entretien est porté en réduction des coûts. Si le produit est attribuable à des déblais placés initialement sur des biens appartenant à l'Administration à des fins d'amélioration, il est porté en réduction des immobilisations corporelles.

p) Allocation fédérale

Aux termes de la Loi, l'Administration est tenue de verser annuellement des droits au ministre fédéral des Transports afin de maintenir en règle ses lettres patentes. Ces droits sont calculés en fonction des produits bruts au moyen de taux variant de 2 % à 6 %, selon le montant brut déterminé.

q) Subventions gouvernementales et apports

Les subventions gouvernementales et apports, y compris les subventions non monétaires à la juste valeur, ne sont comptabilisés que lorsque l'Administration a l'assurance raisonnable qu'elle réunira les conditions s'y rattachant et qu'elle recevra les sommes. Les subventions gouvernementales et apports liés à des actifs sont présentés en déduction de l'actif connexe à l'état consolidé résumé de la situation financière, et un amortissement moins élevé est comptabilisé à l'état consolidé résumé du résultat global.

r) Transactions non monétaires

Toutes les transactions non monétaires sont évaluées à la juste valeur de l'actif cédé ou de l'actif reçu, selon laquelle de ces justes valeurs peut être évaluée de la manière la plus fiable, sauf si la transaction est sans substance commerciale ou que la juste valeur ne peut être établie de façon fiable. Le critère relatif à la substance commerciale est rempli lorsqu'il est prévu que les flux de trésorerie futurs changeront considérablement par suite de la transaction. Lorsque la juste valeur d'une transaction non monétaire ne peut être évaluée avec exactitude ou qu'elle n'a pas de substance commerciale, elle est comptabilisée à la valeur comptable de l'actif cédé, après ajustement correspondant à la juste valeur de la contrepartie monétaire reçue ou donnée.

s) Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à la présentation des états financiers consolidés résumés adoptée pour l'exercice considéré.

3. Jugements et estimations comptables critiques

L'Administration formule des jugements, des estimations et des hypothèses concernant l'avenir. Les estimations comptables qui en résultent, par définition, correspondent rarement aux résultats réels connexes. Les estimations et les hypothèses qui, de façon notable, pourraient donner lieu à un ajustement important des valeurs comptables des actifs et des passifs au cours du prochain exercice sont présentées ci après.

a) Immobilisations corporelles et incorporelles

L'Administration doit poser des jugements pour déterminer si certains coûts sont directement attribuables aux immobilisations corporelles et incorporelles afin de les inscrire à l'actif, ainsi que pour évaluer la probabilité que le projet d'investissement soit réalisé.

L'Administration évalue chaque année s'il existe des indices de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le cas échéant, la valeur recouvrable des unités génératrices de trésorerie est déterminée comme étant la valeur la plus élevée entre leur juste valeur diminuée des coûts de la vente et leur valeur d'utilité. Le calcul de la valeur recouvrable nécessite le recours à des estimations, portant notamment sur les taux d'actualisation et les flux de trésorerie futurs.

L'Administration estime aussi les durées d'utilité et les valeurs résiduelles de ses actifs, ce qui a une incidence sur le montant de l'amortissement comptabilisé pour la période.

3. Jugements et estimations comptables critiques (suite)

b) Avantages futurs du personnel

La valeur actualisée des obligations au titre des prestations de retraite dépend d'un certain nombre de facteurs qui sont déterminés de façon actuarielle à l'aide de nombreuses hypothèses. Les hypothèses utilisées pour déterminer le coût net (les produits nets) pour les retraites comprennent le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux de croissance des salaires, le taux de mortalité et le taux tendanciel du coût des soins médicaux. Les modifications de ces hypothèses auront une incidence sur la valeur comptable des obligations au titre des prestations de retraite. L'Administration détermine le taux d'actualisation approprié à la clôture de chaque exercice. Pour la détermination du taux d'actualisation approprié, l'Administration tient compte des taux d'intérêt d'obligations de sociétés de première qualité qui sont libellées dans la monnaie dans laquelle les prestations seront versées, et qui ont des durées restantes se rapprochant de celles de l'obligation de retraite connexe. Les autres principales hypothèses sont fondées en partie sur les conditions actuelles du marché.

c) Passifs environnementaux

L'Administration a des passifs éventuels et a constitué des provisions pour tenir compte des exigences de remise en état de l'environnement concernant un certain nombre de ses biens. La nature, l'ampleur, l'échéancier et le coût du nettoyage de ces biens reposent sur les meilleures estimations de la direction, avec des informations fournies par des tiers spécialistes, au besoin. Les provisions comptabilisées à l'état consolidé résumé de la situation financière de l'Administration sont actualisées en fonction du taux d'intérêt sans risque approprié.

Le personnel chargé des questions environnementales de l'Administration assure le suivi des biens contaminés ou possiblement contaminés au cours de l'exercice et fait partie de l'équipe effectuant le contrôle diligent de toutes les acquisitions de biens. À la date de clôture, tous les biens font l'objet d'une évaluation afin de déterminer si des provisions à des fins environnementales sont requises conformément à l'International Accounting Standard (IAS) 37 *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*. La provision n'inclut pas les coûts de restauration des biens loués dont les locataires sont tenus d'engager ces coûts et ont une capacité financière suffisante pour remplir leurs obligations aux termes du contrat de location. Les coûts réels de remise en état de l'environnement sont incertains en raison des estimations utilisées dans l'évaluation.

4. Emprunts

	2020	2019
PoVT – emprunt à vue	\$ 901	\$ 1 001
Facilités de crédit renouvelables	19 987	–
Débetures de série A	–	99 968
	\$ 20 888	\$ 100 969

a) Emprunts bancaires et lettres de crédit

L'Administration a trois facilités de crédit renouvelables totalisant 500 millions de dollars conclues avec la Banque Toronto Dominion, la Banque Royale du Canada et la Banque Canadienne Impériale de Commerce, pour lesquelles les prélèvements peuvent être effectués en dollars canadiens ou américains. Les facilités renouvelables ne sont pas garanties et elles portent intérêt au taux préférentiel bancaire diminué d'une marge, aux taux des acceptations bancaires ou au taux des emprunts basés sur le LIBOR majoré d'une marge au gré de l'Administration. L'Administration paie en moyenne des frais de 0,35 % par année sur les acceptations bancaires et les lettres de crédit émises et une commission d'attente de 0,10 % par année calculée sur la partie autorisée inutilisée de la facilité. L'encours peut être remboursé en tout temps sans pénalité et doit être remboursé au plus tard en mars 2025. Au 31 décembre 2020, l'Administration avait prélevé au total 20 millions de dollars sur les facilités renouvelables (néant en 2019).

Au 31 décembre 2020, l'Administration avait des lettres de crédit en cours totalisant 8,7 millions de dollars (8,6 millions de dollars en 2019).

PoVT dispose d'un emprunt à vue non garanti en cours de 0,9 million de dollars qu'elle a obtenu auprès de La Banque Toronto Dominion, qui porte intérêt au taux préférentiel bancaire canadien diminué de 0,85 % par année. Des remboursements de capital d'au moins 25 000 \$ doivent être effectués chaque trimestre. L'encours peut être remboursé en tout temps sans pénalité et doit être remboursé au plus tard en mars 2025.

b) Débetures de série A

En 2010, l'Administration a émis des débetures de série A non garanties portant intérêt de 4,63 % payable semestriellement qui ont été remboursées intégralement à la date d'échéance, le 20 avril 2020.

5. Engagements

Le montant du projet d'investissement et des engagements sur le plan de l'exploitation qui étaient estimés à plus de 1 M\$ au 31 décembre 2020 s'élève à 462 M\$.

6. Passifs éventuels

L'Administration a conclu plusieurs ententes à long terme avec des parties dans des conditions normales de concurrence, qui exigent que des paiements futurs soient effectués lorsque certains événements surviennent. Les paiements futurs pouvant être raisonnablement estimés s'élèvent à environ 14,6 millions de dollars et seront comptabilisés en tant que passifs dans les états financiers consolidés résumés, si ces événements surviennent dans l'avenir.

7. Programme d'infrastructure de la Porte

L'Administration et ses partenaires utilisent le financement fédéral et provincial pour un investissement générationnel dans les améliorations des infrastructures de la chaîne d'approvisionnement. Le Programme d'infrastructure de la Porte (« PIP ») représente un investissement de 717 millions de dollars dans des améliorations de la chaîne d'approvisionnement au delà des activités habituelles et des terrains portuaires. L'Administration et le secteur d'activité ont contribué au PIP à hauteur de 167 millions de dollars, qui vise une série d'améliorations à trois endroits :

	Total de l'apport de l'Administration et du secteur	Partie financée par le secteur (90%)	Partie de l'Administration (10%)
Zone commerciale de la rive nord	\$ 59 000	\$ 53 100	\$ 5 900
Zone commerciale de la rive sud	58 000	52 200	5 800
Corridor ferroviaire de Roberts Bank	50 000	45 000	5 000
	\$167 000	\$ 150 300	\$ 16 700

Afin de recouvrer la partie de 90 % financée par le secteur, les droits des infrastructures de la Porte sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Le tableau qui suit présente les droits perçus et les charges engagées en 2020 et à ce jour.

	Exercice à l'étude				Total à ce jour			
	Zone commerciale de la rive nord	Zone commerciale de la rive sud	Corridor Ferroviaire de Roberts Bank	Total	Zone commerciale de la rive nord	Zone commerciale de la rive sud	Corridor Ferroviaire de Roberts Bank	Total
Droits des infrastructures de la Porte (produits des activités ordinaires)	\$ 2 633	\$ 3 954	\$ 2 133	\$ 8 720	\$ 25 063	\$ 30 538	\$ 21 456	\$ 77 057
Programme d'infrastructure de la Porte (charges)	—	—	300	300	36 654	55 601	40 835	133 090
Moins la partie financée par le secteur (90 %)	—	—	(270)	(270)	(32 989)	(50 041)	(36 752)	(119 782)
Partie de l'Administration (10 %)	\$ —	\$ —	\$ 30	\$ 30	\$ 3 665	\$ 5 560	\$ 4 083	\$ 13 308

Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2020

Gouvernance des administrateurs et de l'entreprise

Gouvernance

Les membres du conseil d'administration de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser sont nommés par les quatre organes suivants :

- Huit membres sont nommés par le gouvernement fédéral, dont sept sur recommandation des utilisateurs portuaires.
- La province de la Colombie-Britannique nomme un membre.
- Les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba nomment conjointement un membre.
- Un membre est nommé conjointement par les 16 municipalités qui bordent le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Une fois nommés au conseil d'administration, les membres ont une obligation fiduciaire de représenter les intérêts supérieurs de l'Administration portuaire. Les onze membres du conseil d'administration totalisent un vaste éventail d'expériences et d'expertises.

Ils sont nommés pour des mandats allant jusqu'à trois ans qui peuvent être reconduits. Ils ne peuvent toutefois pas siéger plus de neuf années consécutives au conseil d'administration.

Le conseil d'administration se réunit six fois par an, habituellement durant une journée entière. Les membres doivent également participer à une retraite de deux jours afin de discuter des enjeux stratégiques.

Mandat du conseil d'administration

Le conseil remplit une fonction de gouvernance et de surveillance de l'Administration portuaire. Le conseil fonctionne en déléguant la gestion de certains pouvoirs, comme celui de dépenser, et en se réservant à lui-même d'autres pouvoirs. Le rôle du conseil en matière de gouvernance comprend l'examen et l'approbation des éléments suivants :

- la vision, la mission, les valeurs et les objectifs de l'Administration portuaire;
- le processus de planification stratégique et l'orientation de celle-ci;
- le plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire;
- les plans d'investissement et d'exploitations annuels, ainsi que les plans d'activités de celle-ci;
- les buts et objectifs en matière de rendement d'entreprise de l'Administration portuaire;
- les risques matériels de celle-ci.

Le conseil examine et approuve aussi ce qui suit :

- le processus de planification de la relève;
- l'embauche, la rémunération et la planification de la relève du président-directeur général.

Éthique et intégrité

Le Code de conduite fdes membres du conseil d'administration et des dirigeants de l'Administration portuaire pose des règles claires en matière de conflits d'intérêts, d'information privilégiée, d'emploi à l'extérieur et d'autres questions encore. Les administrateurs doivent faire état de tout conflit potentiel ou réel d'intérêts.

Le comité de mise en candidature, qui recommande des candidats pour occuper sept des postes de membre du conseil d'administration a adopté une politique dans laquelle il annonce s'efforcer d'atteindre la parité entre les hommes et les femmes et de refléter la diversité du Canada.

Biographies des administrateurs

Voici les biographies des administrateurs en date du 17 mai 2021 :

Judy Rogers

Mme Rogers a été membre du conseil d'administration et présidente de plusieurs sociétés d'État provinciales et organismes sans but lucratif. Elle a occupé le poste de directrice municipale de la Ville de Vancouver de 1999 à 2008. De plus, Mme Rogers dirige une entreprise d'experts-conseils qui conseille des entreprises privées, des entreprises publiques et des sociétés d'État en matière d'affaires gouvernementales et de communications.

Présidente du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Durée des fonctions : Quatre ans | Depuis le 14 décembre 2017

Nommée par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Jim Belsheim

M. Belsheim est l'ancien président de l'entreprise Neptune Bulk Terminals Canada Ltd., et a occupé des postes de haut niveau dans l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. Il remplit ou a rempli plusieurs rôles de président dans le secteur bénévole et dans celui

de l'industrie, notamment au sein de United Way du Lower Mainland, du conseil consultatif du transport maritime (MTAC) et de la chambre de commerce de la Colombie-Britannique.

Membre du conseil d'administration : Pas de réunion en 2020

Durée des fonctions : Moins d'une année | Depuis le 11 décembre 2020

Nommé par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Bruce Chan

M. Chan siège à plusieurs conseils et a passé près de 20 ans à occuper divers postes de haut rang au sein de l'entreprise de transport maritime international Teekay Corporation. Avant cela, M. Chan travaillait pour Ernst & Young, s.r.l. à Vancouver.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Président du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques : A participé à l'ensemble des sept réunions

Durée des fonctions : Deux ans | Depuis le 14 mai 2019

Nommé par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Mike Corrigan

M. Corrigan est le président-directeur général de Interferry Inc., une association de commerce international représentant l'industrie des traversiers à l'échelle mondiale. Il a été le président-directeur général et le directeur de l'exploitation de B.C. Ferries. Il a aussi occupé plusieurs postes de cadre supérieur auprès de WestCoast Energy.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques : A participé à l'ensemble des sept réunions

Durée des fonctions : Trois ans | Depuis le 29 juin 2018

Nommé par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Ken Georgetti

M. Georgetti est le directeur de Montrose Consulting et possède plus de 30 ans d'expérience des lois et politiques dans les domaines des relations de travail et des politiques gouvernementales. Il est président honoraire du Congrès du travail du Canada et ancien président de la Fédération des travailleurs de Colombie-Britannique.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité : A participé à l'ensemble des six réunions

Durée des fonctions : Deux ans | Depuis le 18 mai 2019

Nommé par la province de la Colombie-Britannique.

Chef Clarence Louie

Le chef Louie est le chef de la bande indienne d'Osoyoos et le président-directeur général de la société Osoyoos Indian Band Development Corporation, qui est devenue une société polyvalente possédant et gérant onze entreprises et cinq coentreprises, et employant un millier de personnes.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité de la gouvernance et des relations externes : A participé à cinq des six réunions

Durée des fonctions : Deux ans | Depuis le 25 mars 2019

Nommé par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Catherine McLay

Mme McLay est l'ancienne directrice financière et vice-présidente directrice des services financiers et d'entreprise au sein de TransLink. Elle a travaillé dans le secteur des forêts et a occupé plusieurs postes de direction dans les entreprises Canfor et Howe Sound Pulp and Paper. Elle est ou a été membre de plusieurs conseils de santé, ou conseil d'administration d'organismes sans but lucratif et d'entreprises.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Directrice du comité des projets majeurs d'immobilisations : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques : A participé à l'ensemble des sept réunions

Durée des fonctions : Trois ans | Depuis le 17 juin 2017

Nommée par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Joanne McLeod

Mme McLeod est une ancienne dirigeante financière de l'entreprise Westcoast Energy Inc. Elle a travaillé au sein de la Banque Canadienne Impériale de Commerce aux services bancaires aux grandes entreprises dans les secteurs de l'énergie, des entreprises sous réglementation et du gouvernement. Elle a siégé au conseil d'administration de plusieurs organismes sans but lucratif, établissements financiers et autres entités.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Directrice du comité de la vérification et de la gestion des risques : A participé à l'ensemble des sept réunions

Membre du comité de la gouvernance et des relations externes : A participé à l'ensemble des six réunions

Durée des fonctions : Trois ans | Depuis le 20 décembre 2017

Nommée par le gouvernement fédéral sur recommandation du comité de mise en candidature.

Craig Munroe

M. Munroe est partenaire au sein de Pulver Crawford Munroe LLP et exerce le droit en Colombie-Britannique depuis 20 ans, donnant des conseils aux entreprises dans les secteurs des ressources, des transports, et des industries maritimes, de la construction et de la vente au détail. Il a occupé des postes de direction dans plusieurs organisations et a été membre de plusieurs conseils d'administration.

Membre du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2020

Président du comité de la gouvernance et des relations externes : A participé à l'ensemble des six réunions

Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité : A participé à l'ensemble des six réunions

Durée des fonctions : Trois ans | Depuis le 9 novembre 2017

Nommé par le gouvernement fédéral.

Darrell Mussatto

M. Mussatto a servi pendant 13 ans, de 2005 à 2018, en qualité de maire de la ville de North Vancouver. Il a aussi été conseiller municipal pendant 12 ans. Il a apporté sa contribution au plan des maires de Translink; a été membre du conseil d'administration de E-COMM 911 et président du comité sur les services publics de la région métropolitaine de Vancouver.

Membre du conseil d'administration : A participé à quatre des six réunions en 2020

Durée des fonctions : Un an | Depuis le 1^{er} juin 2020

Nommé par les 16 municipalités contiguës au territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Brant Randles

M. Randles a été le président et directeur de l'entreprise Louis Dreyfus Company (LDC) Canada ULC, une entreprise de vente et transformation de produits agricoles, qui est une cheffe de file mondiale dans ce secteur. M. Randles a été un membre dirigeant de l'association Western Grain Elevator Association.

Membre du conseil d'administration : N'a participé à aucune réunion en 2020

Durée des fonctions : Moins d'une année | Depuis le 1^{er} mars 2021

Nommé par les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Pour lire la biographie complète de chaque membre du conseil d'administration, veuillez consulter notre [site Web](#).

Perfectionnement continu

Le comité de la gouvernance et des relations externes encadre le perfectionnement des membres du conseil d'administration. Parmi les possibilités de perfectionnement, citons les présentations réalisées par des cadres dirigeants sur les nouveaux enjeux et sujets qui concernent notre entreprise, nos activités et le cadre réglementaire, ainsi que les trousseaux documentaires mises au point pour améliorer la compréhension qu'ont les membres du conseil d'administration d'une question particulière. Des experts externes sont également invités de temps à autre pour s'exprimer sur divers sujets.

Au cours d'une année ordinaire, le conseil d'administration organise des visites sur place pour que ses membres acquièrent une meilleure compréhension de divers aspects des activités portuaires et des opérations mondiales. Les membres du conseil d'administration sont aussi invités à prendre part à des programmes externes de perfectionnement professionnel liés à la fois aux caractéristiques du port et de la chaîne d'approvisionnement et plus largement à la gouvernance et aux domaines se rapportant à notre orientation stratégique globale.

Les présidents de comité peuvent aussi coordonner des séances d'information sur des sujets particuliers à l'intention des membres de leur comité.

Vue d'ensemble des comités du conseil d'administration

Les comités du conseil d'administration se réunissent au moins six fois par an.

Le comité de la vérification et de la gestion des risques aide le conseil d'administration à s'acquitter de ses obligations et responsabilités de supervision en lien avec la planification financière, les aspects financiers des régimes de retraite des employés, le processus de vérification, le processus d'examen spécial, la communication de l'information financière, le système des contrôles de l'entreprise et la gestion des risques.

Le comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité apporte son aide pour toutes les questions ayant trait aux ressources humaines, ce qui comprend, sans toutefois s'y limiter, les éléments suivants : l'évaluation et la rémunération du président-directeur général, le perfectionnement des cadres dirigeants, la planification de la relève, la philosophie de la rémunération, les politiques importantes en matière de ressources humaines, les problèmes liés à la structure des régimes de retraite des employés, ainsi que le programme de santé et sécurité de l'organisation.

Le comité des projets majeurs d'immobilisations apporte son aide sur les questions liées aux projets majeurs d'immobilisations, notamment en fournissant une orientation et des conseils stratégiques.

Le comité de la gouvernance et des relations externes met au point et recommande des principes de gouvernance de l'entreprise; il formule des propositions concernant la taille, la composition et les chartes des comités du conseil d'administration; il participe au processus annuel d'auto-évaluation; il définit et recommande le profil du conseil d'administration, le profil du recrutement et le plan de la relève; il crée et supervise un processus qui répond aux demandes de renseignements des organes de nomination au sujet des candidats potentiels au conseil d'administration, au besoin; et il veille à la mise en œuvre du Code de conduite du conseil d'administration. Le comité assure également une surveillance et fournit une orientation en ce qui concerne les relations de l'Administration portuaire avec les intervenants clés, tels que les gouvernements, les Premières Nations, les groupes d'intérêt, les locataires et les autres clients, dans les domaines qui ont l'incidence la plus grande.

Membres des comités

Pour la période du 1 janvier au 31 décembre 2020, la composition des comités du conseil d'administration était la suivante

Nom	Conseil d'administration	Comité de la vérification et de la gestion des risques	Comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité	Comité des projets majeurs d'immobilisations	Comité de la gouvernance et des relations externes
Judy Rogers	P				
Jim Belsheim ¹	M				
Bruce Chan	M	M	P ²		
Mike Corrigan	M	M		M	
Ken Georgetti	M		M	M	
Chef Clarence Louie	M			M	M
Catherine McLay	M	M		P	
Joanne McLeod	M	P			M
Craig Munroe	M		M		P
Darrell Mussatto ³	M				
Penny Priddy ⁴	M		M		M
Lisa Ethans ⁵	M	M			M
Carmen Loberg ⁶	VP		M		

Légende : P : président/présidente; VP : vice-président/vice-présidente; M : membre

Darrell Mussatto, Jim Belsheim et Brant Randles ont intégré le conseil d'administration respectivement les 1^{er} juin 2020, 11 décembre 2020 et 1^{er} mars 2020.

¹ Nommé au conseil d'administration le 11 décembre 2020. ² Nommé président du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité le 1^{er} janvier 2020.

³ Nommé au conseil d'administration le 1^{er} juin 2020. ⁴ A quitté le conseil d'administration le 31 mai 2020. ⁵ A quitté le conseil d'administration le 10 décembre 2020.

⁶ Carmen Loberg a quitté le conseil d'administration le 28 février 2021. Elle a été coprésidente du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 2020.

Rémunération des membres du conseil d'administration

Le conseil se réunit six fois par an; et chaque comité se réunit entre six et huit fois par an. Le tableau suivant offre un récapitulatif de la rémunération et des remboursements des frais de déplacement réels des membres du conseil en 2020.

Nom	Honoraires annuels	Autres frais	Total
Judy Rogers	100,000 \$	30,250 \$	130,250 \$
Bruce Chan	22,333 \$	23,250 \$	45,583 \$
Mike Corrigan	15,000 \$	23,750 \$	38,750 \$
Ken Georgetti	15,000 \$	19,500 \$	34,500 \$
Chef Clarence Louie	15,000 \$	20,000 \$	35,000 \$
Catherine McLay	23,000 \$	24,000 \$	47,000 \$
Joanne McLeod	23,000 \$	23,000 \$	46,000 \$
Craig Munroe	23,000 \$	26,000 \$	49,000 \$
Darrell Mussatto	7,500 \$	11,000 \$	18,500 \$
Penny Priddy	7,500 \$	9,500 \$	17,000 \$
Lisa Ethans	15,000 \$	18,750 \$	33,750 \$
Carmen Loberg	29,667 \$	47,250 \$	76,917 \$
Total	296,000 \$	276,250 \$	572,250 \$

Lettre de la présidente du conseil d'administration

Chers intervenants,

Faits saillants de 2020

Comme cela est le cas pour de nombreuses organisations, l'Administration portuaire et le Port de Vancouver ont été touchés par la pandémie de COVID-19, mais le port s'est révélé incroyablement résilient en raison des mesures prises par l'Administration portuaire et par de nombreux autres organisations et intervenants qui ont collectivement contribué à la réussite du système portuaire. En l'espace de trois jours au mois de mars, l'Administration portuaire a organisé le passage de plus 300 employés au travail depuis leur domicile. Grâce au dévouement de ses employés, l'Administration portuaire est parvenue à continuer de faire progresser ses priorités stratégiques tout au long de l'année en grande partie comme prévu.

Malgré des baisses initiales substantielles au cours de la première moitié de l'année, à la fin de l'année, le volume global de marchandises circulant par le port s'est redressé pour dépasser de 1 % les niveaux de 2019; les céréales, la potasse et les marchandises conteneurisées atteignant de nouveaux sommets. En raison de l'annulation par le gouvernement fédéral des escales des croisières dans les ports canadiens, le secteur des croisières a bien entendu été fortement touché par les restrictions liées à la pandémie.

Bien que la perte de la saison des croisières provoquée par la COVID-19 ait eu des répercussions négatives sur les résultats financiers de l'Administration portuaire, la solidité de cette dernière dans d'autres secteurs lui a permis de n'être que modérément touchée par le ralentissement résultant de la pandémie en comparaison de nombreuses autres organisations. Si l'on écarte l'effet de la perte de la saison des croisières, les résultats financiers de 2020 ont été dans l'ensemble similaires aux résultats de 2019.

Les solides résultats financiers produits en dépit de la COVID-19 ont permis à l'Administration portuaire de continuer à faire avancer son vaste programme de projets d'investissement. Au total, l'investissement en capital s'est élevé à 315 millions de dollars en 2020, ce qui représente une augmentation substantielle et prévue par rapport aux précédentes années et 2,3 fois l'investissement annuel moyen historique de 140 millions de dollars pour la période de 2016 à 2019.

Le fait de poursuivre les travaux de construction et de développement de notre programme de projets d'investissement est indispensable pour assurer la capacité en matière d'échanges commerciaux passant par le port. Cela a aussi apporté un soutien à l'économie locale dont elle avait bien besoin pendant les phases difficiles de la pandémie. Des progrès considérables ont été réalisés sur la phase de construction du projet d'agrandissement du terminal Centerm de 500 millions dollars et du projet connexe d'accès à la rive sud. Par ailleurs, la série de

projets routiers et ferroviaires de 1 milliard de dollars au-delà du port a continué à progresser dans les étapes d'entente avec les intervenants, de conception, de délivrance de permis et d'approvisionnement. L'Administration portuaire a poursuivi ses travaux de mobilisation de la communauté qui représentent un soubassement essentiel du soutien public en faveur de la croissance du port et des échanges commerciaux. Pour ce faire, elle a effectué un basculement rapide et fructueux vers des méthodes de mobilisation sur Internet.

Sept ans après le début du processus d'évaluation environnementale fédéral, le projet du Terminal 2 à Roberts Bank a franchi une étape majeure lorsque la Commission indépendante d'examen a publié son rapport en mars. L'équipe de projet est en train de mettre au point des mesures d'atténuation supplémentaires en conformité avec les recommandations de la Commission et en réponse à une demande d'information émanant de l'Agence d'évaluation d'impact. L'équipe de projet progresse de manière notable et positive en ce qui concerne les travaux de consultation des Premières Nations sur le projet.

L'Administration portuaire a également fait avancer de nombreux programmes environnementaux en mettant en particulier l'accent sur la réussite de l'élargissement géographique du programme ÉCHO afin de réduire le bruit sous-marin provenant de la circulation maritime liée au port.

Examen et mise à jour de l'approche concernant la rémunération de la haute direction

Le conseil d'administration a entamé en 2018 la dernière étape d'un processus périodique dans le cadre duquel il a procédé à un examen détaillé de la rémunération des cadres dirigeants. Voici quels en étaient les principaux objectifs :

1. mieux s'harmoniser avec les pratiques exemplaires et refléter adéquatement la complexité de l'Administration portuaire;
2. mieux faire correspondre la rémunération au rendement personnel et à celui de l'Administration portuaire;
3. mieux garantir le maintien en poste de l'équipe des cadres dirigeants hautement productifs à moyen terme compte tenu de l'importance du programme des projets d'immobilisations.

Le conseil d'administration a embauché une conseillère externe, l'entreprise Hugessen Consulting, pour qu'elle apporte son aide à l'examen de la rémunération du président-directeur général. Ont été mis en place en 2019, un groupe d'entreprises homologues comparables, une philosophie de la rémunération et un modèle de primes revus. Parmi les modifications les plus remarquables, citons le passage des composantes de la rémunération non liées au rendement (p. ex. la retraite et les autres rémunérations) à un programme de mesures incitatives axées sur le rendement et concernant le président-directeur général (PDG).

En 2019, des travaux supplémentaires ont été menés pour traiter de la rémunération de la totalité de l'équipe de la haute direction. Cela a débouché sur la mise en place d'un système de primes à moyen terme similaire au plan concernant le PDG dans le but d'harmoniser les priorités et d'unifier la culture de l'équipe. En 2020, un contrat de travail actualisé a été signé avec chaque cadre dirigeant.

En 2021, avec l'appui continu de l'entreprise de conseils externe, le conseil d'administration a examiné et apporté encore d'autres mises à jour à l'approche en matière de rémunération, ainsi qu'au positionnement et à la philosophie ayant trait à la paye; il a aussi actualisé la méthode permettant de déterminer les groupes d'entreprises homologues comparables et leur composition; et a mis à jour la comparaison sur la paye.

Conclusion

L'analyse suivante sur la rémunération entre dans les détails au sujet des programmes de rémunération et de la philosophie de la paye en fonction du rendement du conseil d'administration et de l'Administration portuaire que nous traitons dans cette lettre.

Cordialement,

Judy Rogers

Présidente du conseil d'administration

Analyse de la rémunération

L'analyse suivante de la rémunération apporte des renseignements sur la philosophie de la rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, les processus applicables pour fixer la rémunération, et la rémunération véritablement versée aux principaux dirigeants (en date du 31 décembre 2020) :

- Robin Silvester, président-directeur général (PDG)
- Victor Pang, directeur financier
- Peter Xotta, vice-président à la planification et aux opérations
- Cliff Stewart, vice-président à l'infrastructure
- Tom Corsie, vice-président à l'immobilier

Supervision de la rémunération, gouvernance et gestion des risques

Vue d'ensemble du comité

Le conseil d'administration et les comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité assurent la supervision de la philosophie de rémunération de la haute direction, de l'ensemble des dispositions relatives à la rémunération de l'équipe de la haute direction, des recommandations propres à la rémunération du PDG, et des risques connexes. En outre, le comité examine et approuve les systèmes de primes de l'Administration portuaire et les mesures du rendement connexes avec la participation du comité des projets majeurs d'immobilisations.

Dans le cadre de l'accomplissement de son mandat, le comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité s'est réuni six fois en 2020, chaque réunion ayant comporté une séance à huis clos.

Conseiller externe indépendant

Dans le cadre de son examen régulier du programme de rémunération de la haute direction, le comité fait au besoin appel à des experts extérieurs de la rémunération. Depuis 2018, le comité travaille avec l'entreprise Hugessen Consulting qui agit en qualité de conseillère indépendante en matière de rémunération auprès du conseil d'administration et qui aide ce dernier dans le cadre de l'examen de son approche de la rémunération de la haute direction. Ce sont les seuls services que l'entreprise Hugessen Consulting fournit à l'Administration portuaire.

De 2018 à 2020, le comité a utilisé les services de Hugessen Consulting pour contribuer à l'amélioration de ses programmes et de sa philosophie de la rémunération de la haute direction afin de les harmoniser davantage avec les pratiques exemplaires et celles du marché. Voici les axes de travail :

- cerner le marché des cadres talentueux (établir un groupe d'entreprises homologues comparables et des ensembles de données tenant compte du mandat et de la complexité de l'Administration portuaire, ainsi que de la taille du port, à la fois au Canada et à l'échelle internationale);
- fixer un niveau approprié de rémunération, ce qui comprend l'examen de la composition de la rémunération (c.-à-d. la rémunération fixe par rapport à la rémunération variable) et l'harmonisation de la paye au rendement au moyen de modifications apportées aux systèmes de primes;
- améliorer l'efficacité des programmes de rémunération en se concentrant sur la simplification et en harmonisant la rémunération réalisable avec l'exécution réussie du plan stratégique;
- harmoniser la rémunération totale avec les pratiques courantes.

Examen de la rémunération

À partir de 2018, le conseil d'administration a entrepris un examen approfondi de la rémunération de l'équipe de la haute direction avec l'aide d'une entreprise de conseils externe et sous la direction du président du conseil d'administration. En mars 2021, le conseil d'administration a confirmé la rémunération des cadres dirigeants comme cela apparaît ci-dessous.

En élaborant et en évaluant la philosophie de la rémunération de l'Administration portuaire, le conseil d'administration envisage le rôle de l'Administration portuaire et du Port de Vancouver par rapport aux priorités plus générales du Canada en matière d'échanges commerciaux :

- Le Port de Vancouver est de loin le plus grand port du Canada (environ la taille cumulée des cinq autres principaux ports canadiens) et l'un des 30 plus grands ports du monde sur la base du tonnage de marchandises traitées, ce qui rend possibles des échanges commerciaux annuels représentant plus de 200 milliards de dollars de marchandises avec plus de 170 économies commerçantes et génère plus de 115 000 emplois liés à la chaîne d'approvisionnement.
- Le port est un facilitateur de premier plan des échanges commerciaux du Canada, ce qui est fondamental pour le développement économique du pays en le reliant aux marchés mondiaux.
- L'Administration portuaire n'entretient aucun lien de dépendance avec le gouvernement. Autonome sur le plan financier, elle est régie par un conseil d'administration, les principaux intervenants apportant leur contribution aux entités de nomination.
- L'Administration portuaire est responsable d'acheter, de créer, de gérer et de louer les terres fédérales qui composent le Port de Vancouver à des exploitants de terminaux indépendants qui s'occupent des marchandises circulant par le port, ainsi qu'en fournissant l'infrastructure maritime, routière et autre destinée à soutenir le fonctionnement et la croissance du port.
- L'action de l'Administration portuaire s'inscrit dans le contexte de marchés commerciaux comme les intervenants et utilisateurs du secteur privé (entreprises de transport, exploitants de terminaux, producteurs de marchandises); les fournisseurs (les entreprises de transport ferroviaires ou terrestres) et les concurrents (les autres ports nord-américains).
- L'Administration portuaire est un promoteur et propriétaire immobilier majeur qui gère le plus important portefeuille de terres industrielles du Lower Mainland et qui obtient de nouvelles terres nécessaires à l'appui des objectifs commerciaux du Canada au sein d'un marché immobilier très limité et concurrentiel. Au cours de la dernière décennie, l'exécution par l'Administration portuaire de son mandat fédéral – tel que fixé par la Loi maritime du Canada – et ses investissements en capital ont contribué à faire progresser les échanges commerciaux internationaux de 43 %, ce qui est nettement supérieur au taux de croissance de l'économie canadienne.

Dans ce contexte, le conseil d'administration considère également que certaines dimensions de l'Administration portuaire relatives à l'exploitation et à la gouvernance sont caractéristiques à la fois d'une grande société d'État du secteur public et d'une grande entreprise canadienne du secteur privé. Le conseil d'administration estime aussi que les principales responsabilités de gestion sont les suivantes :

- **Participation des intervenants** : Le Port de Vancouver dispose d'un vaste éventail d'intervenants que sont les communautés, les Premières Nations, les 16 municipalités qui bordent le port et de nombreux autres intervenants ayant des liens économiques essentiels avec le port, les gouvernements provinciaux (Colombie-Britannique et Prairies), les organismes de réglementation, les entreprises de transport et les locataires du port et d'autres entreprises privées canadiennes et internationales. Les divers intervenants ont constamment des intérêts divergents. Il est essentiel pour la réussite du port d'assurer la surveillance de ces intérêts et de trouver un équilibre entre eux.
- **Facilitateur du commerce et moteur économique** : L'Administration portuaire doit être au courant des tendances commerciales et de la demande internationales afin de permettre à l'économie du Canada de prospérer. Cela comprend le fait de soutenir la chaîne d'approvisionnement du port par l'intermédiaire de la gestion des terres, l'analyse de la capacité de la chaîne d'approvisionnement et l'élaboration de projets stratégiques. Ce rôle comprend également le fait d'interagir avec de nombreux ordres de gouvernement, ainsi qu'avec les entreprises locales et mondiales.
- **Développement de l'infrastructure** : L'Administration portuaire est en train d'entreprendre et mener des projets importants de développement de l'infrastructure, à la fois dans le port et à l'extérieur de celui-ci, l'objectif étant d'accompagner la croissance du volume de marchandises et des échanges. Ces projets nécessitent une collaboration et des négociations complexes avec un vaste éventail d'intervenants des gouvernements, de l'industrie et des Premières Nations. Au cours des dernières années, des projets dont la valeur dépassait les 500 millions de dollars ont été réalisés. Une somme d'un milliard de dollars sera dépensée sur des projets en cours. Cela ne comprend pas le projet du Terminal 2 à Roberts Bank qui est estimé à trois milliards de dollars.
- **Gestion des installations** : L'Administration portuaire doit définir activement des politiques et gérer certaines activités d'utilisation courante, dont les activités maritimes, les routes partagées, ainsi que la sécurité et la sûreté du système portuaire. Ces travaux garantissent le flux sans encombre de marchandises, la prévention des incidents et l'emploi direct de plus de 115 000 personnes dans le cadre des opérations en cours au Port de Vancouver.
- **Consultation des groupes autochtones** : Il incombe à l'Administration portuaire de consulter les Autochtones au sujet de l'élaboration de projets, ce qui nécessite des interactions continues et l'établissement de relations avec plus de 40 Premières Nations.
- **Protection de l'environnement** : L'Administration portuaire possède une responsabilité fédérale en ce qui a trait aux projets des locataires et aux examens environnementaux, à la surveillance de la conformité et à la prestation d'un vaste éventail de programmes environnementaux qui nécessitent souvent une collaboration importante ou comportent des éléments difficiles telle l'opposition du public.

Philosophie de la rémunération des cadres dirigeants

En 2021, le conseil d'administration a approuvé la toute dernière version de la philosophie de la rémunération des cadres dirigeants qui vise à harmoniser le rendement individuel des cadres dirigeants avec la stratégie commerciale à long terme de l'Administration portuaire et à contribuer à l'atteinte des objectifs suivants :

- maximiser le rendement dans la réalisation du plan d'activités annuel de l'Administration portuaire;
- attirer, motiver et maintenir en poste des cadres dirigeants qui possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour réaliser le plan d'activités de l'Administration portuaire et ses stratégies commerciales à long terme.

Le conseil d'administration analyse un vaste marché de cadres dirigeants talentueux qui reflètent les compétences et l'expérience nécessaires pour exécuter le plan stratégique et faire fonctionner efficacement l'Administration portuaire. Il s'agit notamment de posséder des connaissances sur les affaires internationales et l'économie mondiale, la gestion environnementale et la durabilité, la gestion légale et réglementaire, la responsabilité publique, le développement de l'infrastructure, ainsi que la mobilisation et la consultation des intervenants, des gouvernements et des Autochtones. Ces compétences et cette expérience dépassent l'expérience que l'on trouve habituellement dans le secteur au Canada. La philosophie de la rémunération des cadres dirigeants penche maintenant vers une rémunération variable et conditionnelle fondée sur la combinaison du rendement individuel et du rendement de l'Administration portuaire, et mesurée par l'intermédiaire des programmes de systèmes de primes annuelles de court et moyen termes pour les cadres dirigeants.

Entreprises comparables

Le conseil d'administration a examiné et sélectionné des organisations homologues comparables avec la contribution du conseiller indépendant en rémunération. Le groupe de comparaison comprend des organisations similaires à l'Administration portuaire ou avec lesquelles l'Administration portuaire est en concurrence pour les cadres dirigeants se trouvant sur le marché. Cela comprend des administrations portuaires et aéroportuaires, des exploitants de terminaux et des entreprises d'acconage, des entreprises d'ingénierie et de construction, des sociétés d'État et des organisations œuvrant dans le secteur de la promotion et de la gestion immobilières.

Il existe peu d'entreprises directement comparables à l'Administration portuaire en raison de la taille et de la complexité du Port de Vancouver et du marché des cadres dirigeants talentueux. Le conseil d'administration a donc trouvé, examiné et approuvé un groupe d'entreprises du secteur public homologues et un groupe d'entreprises du secteur privé homologues qui sont les suivantes :

Groupe des entreprises homologues du secteur public : Ce groupe comprend 15 entreprises qui représentent un vaste éventail d'organisations commerciales du secteur public axé sur des organismes fédéraux de grande taille pertinents à l'échelle nationale ou provinciale; des organisations facilitant le commerce ou agissant comme des moteurs économiques; d'autres sociétés d'État qui rivalisent avec le secteur privé pour attirer des personnes talentueuses; les administrations portuaires américaines; et les organisations disposant d'exigences complexes de participation des intervenants, et pour lesquelles les données sur les rémunérations sont publiquement accessibles.

Groupe des entreprises homologues du secteur privé : Ce groupe comprend 17 entreprises représentant un éventail d'entreprises canadiennes cotées en bourse de taille comparable et qui œuvrent dans les secteurs des transports, de l'immobilier, de la construction, des services publics et du chemin de fer, et avec lesquelles l'Administration portuaire est en concurrence pour recruter des personnes talentueuses.

Secteur public	Secteur privé
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (autorité)	Cargojet (transports)
Autorité aéroportuaire de Vancouver (YVR) (autorité)	Chorus Aviation (transports)
Port of Los Angeles (autorité)	Logistec (transports)
Port of Seattle (autorité)	CN* (transports)
Georgia Ports Authority (autorité)	CP* (transports)
Port of Long Beach (autorité)	Granite REIT (immobilier)
Port Authority of New York and New Jersey (autorité)	Summit Industrial REIT (immobilier)
B.C. Hydro (société d'État provinciale)	WPT Industrial REIT (immobilier)
Hydro-Québec (société d'État provinciale)	Stantec (construction)
Ontario Power Generation (société d'État provinciale)	Badger Daylighting (construction)
Enmax (société d'État municipale)	Aecon Group (construction)
EPCOR (société d'État municipale)	Bird Construction (construction)
Banque du Canada (société d'État fédérale)	TransAlta (énergie)
Société canadienne d'hypothèques et de logement (société d'État fédérale)	Capital Power (énergie)
NAV Canada (société d'État fédérale)	Boralex (énergie)
	Superior Plus (énergie)
	Pembina* (énergie)

**Dans le cas de ces organisations, compte tenu de leur taille, le PDG et les cadres dirigeants sont comparés à leurs homologues dans l'organisation correspondante qui occupent des postes se situant à l'échelon inférieur (p. ex. le PDG de l'Administration portuaire est comparé à un cadre relevant directement du PDG au CN).*

Positionnement relativement à la paye

Pour refléter la nature de l'Administration portuaire, le conseil d'administration a approuvé un objectif total pondéré pour la rémunération consistant pour deux tiers en la médiane des rémunérations du groupe d'entreprises homologues du secteur public et pour un tiers en la médiane des rémunérations du groupe d'entreprises homologues du secteur privé. Ce niveau de rémunération a été une nouvelle fois conforté grâce à la vérification du niveau de rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire par rapport à celui du groupe des entreprises homologues du secteur public. Visant un niveau de paye se situant à la médiane des valeurs du marché pour les groupes pondérés d'entreprises homologues comparables (entreprises publiques et privées), le niveau de rémunération des cadres dirigeants se trouve entre la valeur médiane et les trois quarts de la valeur pour le groupe du secteur public. Cela témoigne de la reconnaissance de la taille relative et de la complexité du port, entre autres facteurs.

Alors que l'objectif de rémunération totale de la haute direction se situe à la valeur médiane des groupes pondérés d'entreprises comparables, les systèmes de primes annuelles de court et moyen termes offrent l'occasion aux cadres dirigeants de réaliser qu'une rémunération se situant au-dessus ou en dessous de la valeur médiane est proportionnelle au rendement personnel et à celui de l'Administration portuaire.

Le conseil d'administration a examiné la rémunération totale versée par les organisations comparables aux postes similaires à ceux de l'Administration portuaire et a analysé les constatations. Disposant de cette information et de l'information propres aux postes par rapport au marché, le conseil d'administration a réaffirmé l'objectif en matière de rémunération totale pour chaque poste de dirigeant, objectif qui comprend une combinaison de salaire de base, de rémunération par intéressement et d'avantages sociaux.

Vue d'ensemble des principaux éléments de la rémunération

Le programme de rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire comprend les éléments suivants :

- Salaire de base
- Système de primes à court terme : Rémunération annuelle au rendement et en espèces
- Système de primes à moyen terme : Rémunération triennale au rendement et en espèces
- Prestations de retraite et autres avantages indirects

En 2019, le comité a revu la structure de mesures incitatives en examinant la composition des rémunérations afin d'augmenter le poids que représente la rémunération au rendement et diminuer le poids global de la rémunération garantie (c.-à-d. le salaire de base, la retraite et les autres avantages sociaux).

Salaire de base

Le salaire de base est fixé en fonction des responsabilités globales du cadre dirigeant, de son expérience, de son rendement personnel, et est réexaminé tous les ans par le comité.

Système de primes à court terme

Par l'intermédiaire du système de primes à court terme, les cadres dirigeants sont susceptibles de toucher des primes annuelles en espèces en fonction de leur rendement personnel et du rendement de l'entreprise. Les cadres dirigeants disposent d'un résultat visé prédéterminé (voir le tableau ci-dessous). La valeur réelle peut varier et être supérieure ou inférieure à l'objectif selon le rendement par rapport aux objectifs.

Le système de primes à court terme pour les cadres dirigeants est harmonisé avec le plan d'activités et la stratégie de l'Administration portuaire. Le versement des primes individuelles est déterminé par l'intermédiaire d'un ensemble d'objectifs de rendement de l'entreprise et de rendement personnel mesurés au moyen de la fiche de rendement de l'entreprise et des objectifs de rendement annuels, et examinés annuellement.

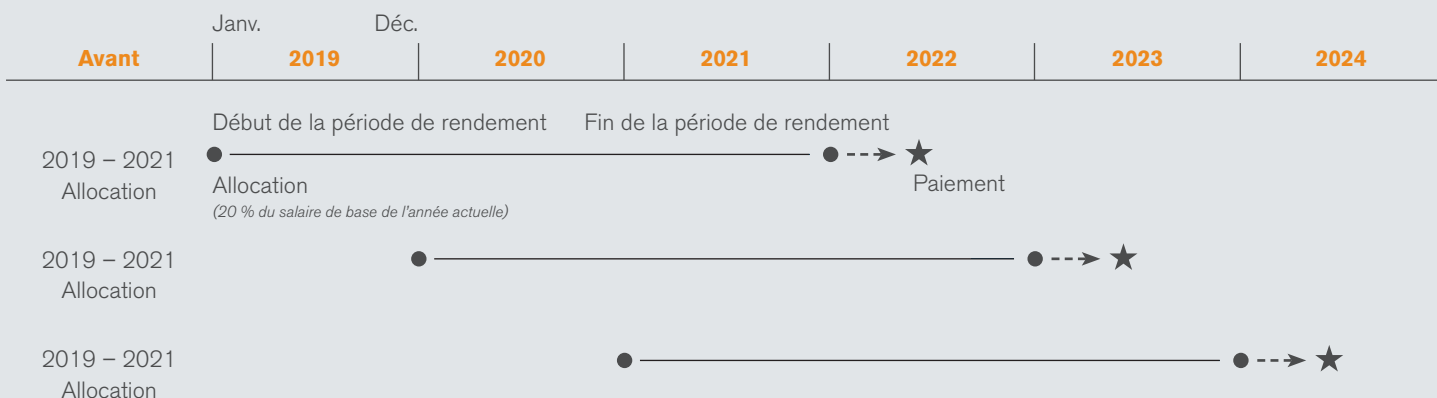
Le comité et le conseil d'administration examinent les objectifs à court terme des cadres dirigeants tels que proposés par le PDG; ils fixent les objectifs à court terme du PDG et évaluent le rendement de ce dernier.

Le système de primes à court terme est conçu comme suit :

- Il est à **30 %** lié à un **tableau de bord équilibré** : Mélange de mesures financières et non financières examinées tous les ans par le conseil d'administration
- Il est à **60 % stratégique** : Objectifs approuvés par le conseil d'administration pour le plan de rendement annuel du PDG et par le PDG pour les plans de rendement des cadres dirigeants. Les objectifs peuvent comprendre, mais sans s'y limiter, les domaines suivants : le rendement du port, la capacité globale de marchandises, le développement sectoriel, l'environnement et les relations avec les Premières Nations.
- Il est à **10 % individuel** : Les catégories varient en fonction du rôle; elles font l'objet d'un accord annuel intervenant dans les discussions entourant le plan de rendement, et peuvent comprendre les éléments suivants : culture et participation, planification de la relève et perfectionnement des employés, et contribution individuelle.

Système de primes à moyen terme

En 2019, le comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité a mis en œuvre le système de primes à moyen terme afin de remplacer une version antérieure qui ne concernait que le PDG. Dans le cadre du système, le PDG et les cadres dirigeants sont admissibles à des primes en espèces triennales en fonction du rendement de l'entreprise. Les cadres dirigeants disposent d'un résultat visé prédéterminé qui variera en fonction du rendement. Les récompenses et versements sont échelonnés comme suit :



Les versements au titre du système de primes à moyen terme pour le PDG 2018-2020 figurent dans le tableau récapitulatif des rémunérations.

Le système de primes à moyen terme harmonise la rémunération des cadres dirigeants avec la réalisation d'initiatives à long terme nécessaires pour le plan stratégique de l'Administration portuaire et la réussite plus générale du port. Pour veiller à ce que l'Administration portuaire maintienne en poste et motive des personnes très talentueuses pendant toute la durée de ces projets qui s'étendent sur plusieurs années, tous les cadres dirigeants sont admissibles aux allocations du système de primes à moyen terme de 2019-2021 et ultérieur.

Les allocations 2019-2021 et 2020-2022 attribuées en 2020 (désignées par l'appellation « allocations de 2020 ») sont axées sur les projets d'immobilisations stratégiques visant à renforcer la capacité de conteneurs (le projet d'agrandissement du terminal Centerm et le projet du Terminal 2 à Roberts Bank) et les projets routiers et ferroviaires dans l'ensemble de la Porte d'accès. Conjointement, ces projets sont fondamentaux pour la capacité du port à atteindre les objectifs commerciaux du Canada. La capacité de conteneurs sur la côte ouest du Canada devrait être épuisée d'ici la fin des années 2020. La capacité en matière de réseau ferroviaire que les projets de la Porte d'accès sont en train d'offrir est essentielle à la croissance du commerce dans l'ensemble des secteurs au cours de la décennie à venir. À titre de référence, un programme routier et ferroviaire antérieur de la Porte d'accès offert entre 2010 et 2020 a joué un rôle essentiel dans la croissance de 43 % du volume des marchandises internationales passant par la Porte d'accès, soit environ l'équivalent du volume annuel que le traite le Port de Montréal, le deuxième port en importance du Canada.

Prestations de retraite et autres avantages indirects

Les cadres dirigeants de l'Administration portuaire reçoivent la structure de couverture collective d'avantages sociaux à laquelle ont accès tous les employés. Cette couverture comprend une assurance vie et invalidité, une assurance médicale, une assurance maladie complémentaire et une assurance dentaire, ainsi qu'un compte gestion-santé.

Les cadres dirigeants ont droit, à moins de bénéficier d'une clause de droits acquis au sein d'un régime de retraite à prestations déterminées, à une contribution à un régime enregistré d'épargne-retraite (REER), ainsi qu'aux prestations de maladie ou d'assurance maladie standards conformes à celles offertes à l'ensemble des membres du personnel et aux pratiques du secteur privé. Dans le cadre de l'évolution de la composition de la rémunération, le conseil d'administration a réaffirmé cette importance véritablement différente (et moindre) accordée aux régimes de retraite à prestations déterminées au profit des systèmes de primes.

En 2020, en conformité avec la philosophie revue en matière de rémunération, l'Administration portuaire a modifié l'admissibilité et l'accès aux régimes de retraite afin de garantir la maîtrise des coûts et la gestion du passif et de faire passer certaines valeurs précédemment comptabilisées dans les régimes de retraite aux systèmes de primes au rendement.

Les prestations du régime de retraite à prestations déterminées de M. Xotta sont plafonnées en fonction de son salaire de 2019 et de sa prime d'objectif pour cette année-là. En décembre 2022, il passera du régime de retraite à prestations déterminées aux dispositifs du régime de retraite à cotisation déterminée auxquels ont accès les autres membres de l'équipe de la haute direction. Lorsqu'il prendra sa retraite de l'Administration portuaire, il recevra une allocation de retraite forfaitaire calculée au prorata et reposant sur les versements de prestations qu'il aurait touchés dans le cadre du régime de retraite à prestations déterminées s'il était parti à la retraite le 1^{er} décembre 2022. L'allocation de retraite est plafonnée et n'augmentera pas s'il continue à travailler après le 1^{er} décembre 2025.

Résumé des rémunérations réalisées

En milliers de dollars							
Nom et poste	Fin de l'exercice (31 déc.)	Salaire ⁷ A	Primes annuelles B	Primes à moyen terme (versées) C	Prestations de retraite ⁸ D	Autres prestations E	Rémunération totale A+B+C+D+E
Robin Silvester, Président-directeur général	2020	587	391	148	75	16	1,217
V. Pang, directeur financier	2020	391	140	–	45	16	592
P. Xotta, vice-président à la planification et aux opérations	2020	387	144	–	–	27	559
C. Stewart, vice-président à l'infrastructure	2020	391	140	–	45	16	591
T. Corsie, vice-président à l'immobilier	2020	362	96	–	26	16	499
		2,117	910	148	190	91	3,458

⁷ Exclut les rajustements du salaire de base. ⁸ Les prestations de retraite représentent des considérations en espèces pour chaque titulaire. Pour P. Xotta, aucun paiement en espèces n'a été effectué en raison de sa participation au régime de retraite à prestations déterminées. Il convient de noter qu'il effectuera une transition en décembre 2022, comme cela est évoqué dans la partie « Prestations de retraite et autres avantages indirects » du présent document.

Régimes de retraite

Bien que non ouverts aux nouveaux entrants, l'Administration portuaire parraine un certain nombre d'anciens régimes de retraite dont plusieurs sont liés à d'anciennes administrations portuaires – les administrations portuaires du fleuve Fraser, du nord-Fraser et de Vancouver ont été fusionnées en 2007 pour constituer l'Administration portuaire Vancouver-Fraser – et auxquels les nouveaux membres n'ont pas accès. Les précisions concernant les régimes de retraite sont données ci-après.

Régimes de retraite à prestations déterminées

Les employés embauchés par l'ancienne administration portuaire de Vancouver avant le 1^{er} mars 1999 et qui travaillent actuellement pour l'Administration portuaire Vancouver-Fraser participent au régime de retraite à prestations déterminées de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. L'un des membres actuels de l'équipe des cadres dirigeants participe à ce régime. Les contributions des employés s'élèvent à 4 % des gains ouvrant droit à pension jusqu'au maximum annuel de ces gains en vertu du Régime des pensions du Canada, plus 7,5 % des gains ouvrant droit à pension qui dépassent le maximum annuel pour ces gains. Le montant de la pension d'un employé est calculé en prenant 2 % de la moyenne de ses cinq meilleures années de gains ouvrant droit à pension (définis comme le salaire et les primes) que l'on multiplie par le nombre d'années de service portées au crédit jusqu'à un maximum de 35 années. La pension annuelle payable est indexée en fonction de la hausse de l'indice des prix à la consommation.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser offre également un régime complémentaire de retraite aux participants au régime de retraite à prestations déterminées. Le régime complémentaire de retraite fournit des prestations de retraite dépassant le montant maximum autorisé en vertu des règles fiscales actuelles s'appliquant aux régimes de retraite de base. Le régime complémentaire de retraite prévoit les contributions de l'employeur et des employés conformément aux modalités du régime. L'employeur verse les montants supplémentaires nécessaires à la fourniture de la prestation minimale pour chaque régime. L'âge normal de départ à la retraite au titre des régimes de retraite de base et du régime complémentaire de retraite est de 65 ans. Les participants sont admissibles à un départ à la retraite avec une pension non réduite lorsqu'ils ont atteint l'âge de 60 ans et ont effectué au moins deux ans de service de participation ou lorsqu'ils ont atteint l'âge de 55 ans et comptent au moins 30 ans de service de participation.

Régimes à cotisations déterminées (régime enregistré d'épargne-retraite collectif et régime de retraite à cotisation déterminée)

Le 1^{er} mars 1999, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mis fin à sa participation au régime de retraite fédéral. Depuis cette date, tous les employés embauchés participent au régime enregistré d'épargne-retraite collectif de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Les cotisations des employés s'échelonnent entre 1 % et 7 % de leur rémunération annuelle (définie comme la somme du salaire et des primes). L'Administration portuaire Vancouver-Fraser verse une contribution de contrepartie du même montant que le total des cotisations des employés.

Les employés qui ont été embauchés par l'ancienne administration portuaire du fleuve Fraser avant le 31 décembre 2007 inclus et qui sont devenus employés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser par suite de la fusion des administrations portuaires participent au régime de retraite à cotisation déterminée de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Les cotisations des employés s'échelonnent entre 5 % et 7 % de leur rémunération annuelle (définie comme la somme du salaire et des primes). L'Administration portuaire Vancouver-Fraser verse une contribution de contrepartie du même montant que le total des cotisations exigées des employés.

L'Administration portuaire offre également un régime complémentaire non enregistré d'épargne à tous les employés qui participent aux régimes à cotisation déterminée, mais qui sont limités par le plafond de cotisation du régime enregistré d'épargne-retraite. Le régime complémentaire de retraite à cotisation déterminée permet à l'employeur et à l'employé de contribuer à parts égales dans le cas des cotisations dépassant le montant déductible maximum en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration portuaire verse aussi une contribution supplémentaire d'un montant de 3 \$ pour toute tranche de 7 \$ de cotisation combinée de l'employé et de l'employeur.

Notre mission

Appuyer les objectifs commerciaux du Canada, assurer la sécurité et la protection environnementale et prendre en compte les communautés locales.

Notre vision

Faire du Port de Vancouver le port le plus durable au monde.

Notre définition d'un port durable

Un port durable permet d'obtenir la prospérité économique grâce aux échanges commerciaux, de conserver un environnement sain et de favoriser des communautés florissantes en s'appuyant sur la responsabilité collective, le dialogue fructueux et les intérêts partagés.

Nos valeurs

Responsabilité

Amélioration continue

Collaboration

Réceptivité vis-à-vis de la clientèle

Administration portuaire Vancouver-Fraser

100 The Pointe, 999 Canada Place

Vancouver (C.-B.) V6C 3T4 Canada

Téléphone : 1-604-665-9000

Télécopieur : 1-866-284-4271

Courriel : info@portvancouver.com

portvancouver.com

Canada