



# Rapport financier 2021



## Table des matières

Année à l'étude	02
Messages	06
<b>À propos du nous</b>	<b>08</b>
<b>Résultats financiers pour 2021</b>	<b>11</b>
Sommaire consolidé	12
Filiales	16
<b>États financiers vérifiés</b>	<b>17</b>
<b>Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2021</b>	<b>31</b>





## À propos de ce rapport

---

Le rapport financier de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser 2021 donne un aperçu et une analyse de nos résultats financiers. L'analyse comprise dans ce rapport utilise les dollars canadiens.

## Volumes des marchandises du Port de Vancouver

Le volume global du port a augmenté à 146 millions de tonnes métriques de marchandises en 2021, soit une hausse de 0,7 % par rapport au volume de 145 millions de tonnes métriques en 2020.

### Automobiles



↑ 3%

Les volumes du secteur automobile ont augmenté à 356 220 unités, soit une hausse de 3 % par rapport à 2020, grâce à une augmentation de la demande de véhicules par rapport à la baisse due à la pandémie en 2020.

### Marchandises diverses



↑ 18%

Les volumes des marchandises diverses ont augmenté de 18 % pour atteindre 20 millions de tonnes métriques, grâce à l'augmentation des volumes calculés domestiques et des volumes de métaux de base importés de l'étranger.

### Marchandises en vrac



—

Les volumes des marchandises en vrac sont demeurés stables à 102 millions de tonnes métriques.

Les volumes de grains et de potasse ont diminué de 10 % et de 13 % respectivement.

Les volumes de charbon ont augmenté de 19 % pour atteindre 38 millions de tonnes métriques.

### Conteneurs



↑ 6%

Les volumes de conteneurs ont atteint un record de 4 millions d'unités équivalentes de 20 pieds (EVP), une augmentation de 6 % par rapport à 2020.

### Croisières



—

Le gouvernement fédéral a interdit les navires de croisière des eaux canadiennes tout au long des saisons de 2021 et 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19.

Faits saillants de l'exploitation (en milliers)	2017	2018	2019	2020	2021
Automobiles (unités)	430	425	420	345	356
Marchandises diverses (tonnes métriques)	16,627	18,209	17,165	16,731	19,793
Marchandises en vrac (tonnes métriques)	98,992	101,795	99,697	101,770	101,719
Frets en conteneurs (tonnes métriques)	26,019	26,662	26,923	26,604	24,605
Tonnage total (tonnes métriques)	<b>142,068</b>	<b>147,091</b>	<b>144,204</b>	<b>145,451</b>	<b>146,474</b>
Contenants (EVP)	3,252	3,396	3,399	3,468	3,679
Passagers de croisières	843	889	1,071	—	—

# Vancouver Fraser Port Authority

## Investissements stratégiques en capital

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser continue d'investir dans des projets d'immobilisations pour soutenir la croissance du commerce du Canada et aider à réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement, tout en minimisant les conséquences du commerce sur les communautés locales et l'environnement. En 2021, nous avons investi une fois et demie notre BAIDA dans des projets d'infrastructure, notamment ces projets clés :



**Projet d'agrandissement du terminal Centerm et projet d'accès à la rive sud** Ces projets augmenteront la capacité du terminal de conteneurs Centerm de 60 %, tout en augmentant l'empreinte du terminal de seulement 15 % et fourniront une capacité ferroviaire supplémentaire pour aider à répondre à la croissance anticipée du commerce de conteneurs par le port. En 2021, plusieurs étapes clés ont été atteintes avec l'achèvement du viaduc Centennial Road, des nouvelles barrières pour les camions, de l'installation d'exploitation de conteneurs et l'installation de sept nouvelles grues achetées par DP World.



**Projet du Terminal 2 à Roberts Bank** Cette proposition de projet de terminal de conteneurs maritimes permettrait d'accroître la capacité de conteneurs du port de 50 % pour répondre au besoin urgent du Canada d'une capacité supplémentaire de conteneurs sur la côte ouest et pour s'assurer que les chaînes d'approvisionnement continuent de déplacer les marchandises de manière efficace et fiable. En 2021, nous avons avancé les études environnementales, signé des accords d'avantages mutuels supplémentaires avec les groupes autochtones, et soumis notre réponse à la demande d'information du gouvernement fédéral de 2020.



**Projet de mise à niveau des autoroutes 91 et 17** L'administration portuaire a contribué au financement du projet dirigé par la province qui améliorera la sécurité et l'efficacité de la circulation le long des principales autoroutes provinciales reliées au secteur commercial de Roberts Bank.



**Projet de passage inférieur de l'autoroute Mountain** Ce projet visant à approfondir le passage inférieur existant de l'autoroute Mountain adjacent au terminal Lynnterm à Vancouver-Nord a été achevé en 2021. Cela améliorera le déplacement des cargaisons liées au commerce dans la région du Grand Vancouver en permettant aux marchandises surdimensionnées et à l'équipement lourd de passer sous le pont ferroviaire.



**Projet de centre logistique de Richmond** Ce projet consiste à la préparation de terres portuaires sous-développées pour augmenter la capacité et améliorer le flux de marchandises par le centre logistique de Richmond. En 2021, nous avons continué à préparer le site pour le développement futur de l'entreposage, de la distribution et d'autres installations utiles pour le commerce.



**D'autres projets d'infrastructure de passerelles** En 2021, nous avons continué à faire progresser plusieurs projets d'infrastructure routière et ferroviaire dans le Lower Mainland partiellement financés par le Fonds national des corridors commerciaux. Ces projets élimineront les goulots d'étranglement pour les marchandises et la communauté, aideront à mettre les biens canadiens sur le marché efficacement, à créer des emplois bien rémunérés et à améliorer la sécurité et la circulation pour les communautés. Grâce à un engagement continu et collaboratif avec les groupes autochtones, nos partenaires municipaux et ferroviaires, et la communauté, nous avons réalisé des progrès importants dans la conception, l'étude et la construction de projets à Burnaby, Coquitlam, Pitt Meadows, Richmond, et Vancouver.

## Faits saillants de 2021

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser s'efforce de respecter notre mandat et notre mission fédéraux visant à favoriser les objectifs commerciaux du Canada, tout en travaillant à réaliser notre vision pour le Port de Vancouver d'être le port le plus durable au monde. À cette fin, voici une liste de certaines réalisations clés en 2021.



### Prospérité économique grâce au commerce

# 2,4 millions de EVP

#### Augmenter la capacité de conteneurs :

Afin de se préparer à la croissance du commerce de conteneurs au Canada, qui devrait dépasser la capacité portuaire de la côte ouest d'ici le milieu des années 2020, l'administration portuaire a continué de faire progresser le projet d'agrandissement du terminal Centerm, qui augmentera la capacité de débit du terminal de 600 000 EVP. De plus, il y a le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, qui progresse dans le processus d'évaluation environnementale fédéral, et qui permettrait d'obtenir une capacité supplémentaire de 2,4 millions EVP par année.



#### Optimiser l'utilisation des terres portuaires :

En 2021, afin de soutenir le commerce du Canada dans une région dont l'accès terrestre est limité, nous avons conclu une entente de partenariat avec Wallenius Wilhelmsen Solutions pour augmenter la capacité du terminal automobile d'Annacis.



#### Amélioration des corridors de transport régionaux :

Afin d'accroître l'efficacité commerciale, d'améliorer la sécurité et de réduire les goulots d'étranglement dans la région, nous avons réalisé des projets conçus pour séparer ou améliorer les passages à niveau dans la région du Lower Mainland. Les projets achevés en 2021 comprennent le viaduc Centennial Road dans le cadre du projet d'accès à la rive sud et le projet de passage inférieur de l'autoroute Mountain.

## Environnement sain



### Réduire les répercussions de l'expédition sur les baleines en péril :

Pour la cinquième année consécutive, le programme d'amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés (Enhancing Cetacean Habitat and Observation [ECHO]), mené par l'administration portuaire, a permis de coordonner des initiatives de réduction du bruit sous-marin à grande échelle dans la mer des Salish, encourageant des milliers de navires à ralentir ou à garder leurs distances dans l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud. Plus de 80 organisations de transport maritime ont participé volontairement aux initiatives de 2021 du programme ECHO, réduisant l'intensité sonore sous-marine d'environ 50 % dans les zones clés de forage dans l'habitat important des épaulards résidents du Sud.

## Transplantation de 125 000 pousses de zostère

### Amélioration des habitats locaux :

En partenariat avec la Nation Tsleil-Waututh, le programme d'amélioration de l'habitat de l'administration portuaire a terminé la plus importante transplantation de zostère jamais effectuée à Burrard Inlet, en transplantant environ 125 000 pousses de zostère dans le cadre du projet de restauration marine de Maplewood.



### Soutenir la transition vers une énergie plus propre :

Grâce à l'Initiative des technologies propres, un partenariat de financement conjoint avec la province de la Colombie-Britannique, l'administration portuaire a aidé Seaspan Ferries à tester deux nouveaux carburants et nouvelles technologies à faibles émissions.

## Communautés prospères

## Accords de relations historiques

### Établir des relations avec les Autochtones :

L'administration portuaire a signé des accords de relation historique avec la Première Nation Tsawwassen et la bande indienne de Musqueam à l'automne 2021. Ces accords sont des étapes essentielles pour établir des relations durables avec les groupes autochtones locaux, et ils soutiennent les efforts de l'administration portuaire qui visent à permettre à tous les Canadiens de profiter du commerce.

### Installation de nouvelles pièces d'art autochtone :

Une nouvelle installation d'art autochtone a été ajoutée en novembre 2021 à l'arche à l'entrée du sentier Canadian Trail le long de la promenade ouest à la Place du Canada. Conçue par Susan Point, artiste salish du littoral, et créée en collaboration avec Thomas Cannell et Brent Sparrow, les fils de Susan, l'œuvre d'art est un rappel d'une culture de salish du littoral prospère et il établit un lien avec toutes les origines culturelles des gens qui vivent maintenant dans le Lower Mainland.



### Rassembler la communauté :

Conformément aux directives de santé provinciales en évolution concernant la COVID-19, nous avons continué à respecter notre engagement à renforcer les communautés locales et à rassembler les gens. Nous avons organisé #CanadaTogether, un événement virtuel qui a eu lieu le 1er juillet et qui a été diffusé à l'échelle de la province sur Global BC, en collaboration avec les dirigeants autochtones pour encourager les actions vers la réconciliation à la lumière de la découverte des tombes sur le site de l'ancien pensionnat autochtone de Kamloops. Nous avons également organisé des événements en plein air pour toute la famille afin de célébrer la Journée maritime mondiale et la fête de Noël à la Place du Canada au Port de Vancouver.

# \$850,000+

### Contribuer aux communautés portuaires :

En 2021, nous avons fourni plus de 850 000 \$ à plus de 70 organisations et initiatives dans le Lower Mainland dans le cadre de notre programme d'investissement communautaire, et 135 000 \$ à 12 initiatives à Vancouver-Est par l'entremise du Fonds communautaire Centrem.



Spakwus Stolem (Eagle Song Dancers)



## Message du président du conseil d'administration

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser joue un rôle essentiel dans l'économie canadienne en tant qu'agence fédérale chargée de faciliter le commerce du pays par le Port de Vancouver tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales.

Le conseil d'administration, quant à lui, assure la surveillance et l'orientation stratégique de l'autorité portuaire pour l'aider à remplir son mandat. Chaque membre du conseil d'administration est fier de soutenir le travail de l'administration portuaire pour atteindre ses objectifs importants au profit de tous les Canadiens.

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport financier 2021 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui présente en détail les volumes de marchandises échangées en 2021 dans les divers secteurs de marchandises du Port de Vancouver, la situation financière de l'Administration portuaire et les investissements stratégiques en capital que l'Administration portuaire a effectués pour soutenir la croissance commerciale à long terme du Canada.

Les résultats résilients présentés dans ce rapport témoignent de l'efficacité de la gestion du port par l'administration portuaire, ainsi que du travail exceptionnel de l'industrie et de la main-d'œuvre du port qui a permis de faire transiter les marchandises par le plus grand port du Canada en 2021, au cours d'une nouvelle année très complexe.

Sachant que les ports de la côte ouest du Canada devraient manquer de capacité de conteneurs d'ici le milieu des années 2020, l'autorité portuaire a continué en 2021 à faire avancer le projet crucial du

Terminal 2 de Roberts Bank pour développer un nouveau terminal à conteneurs à Delta. Ce projet permettra de renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement nationale du Canada, augmenterait notre capacité à commercer de manière efficace et fiable avec les marchés d'outre-mer et de protéger la souveraineté commerciale du Canada en cette période de défis et d'imprévisibilité à l'échelle mondiale, tout en veillant à ce que les marchandises canadiennes ne dépendent pas des ports américains. Ces mesures sont primordiales pour l'avenir commercial du Canada.

Alors que nous réfléchissons à 2021, j'aimerais remercier l'industrie, la main-d'œuvre du port et l'ensemble de la communauté portuaire pour la détermination et l'engagement remarquables qui sous-tendent ces résultats financiers et de fret pour 2021; ce travail a directement soutenu le Canada et les Canadiens au cours d'une année très difficile.

Au nom du conseil d'administration, je tiens également à remercier Robin Silvester, son équipe de direction et les employés dévoués de l'autorité portuaire pour leur travail continu en faveur des priorités stratégiques de l'organisation. Ensemble, nous jouons un rôle essentiel dans le soutien de l'économie canadienne en contribuant à la prospérité à long terme du port le plus important et le plus diversifié du Canada.

Judy Rogers  
Présidente du conseil d'administration





## Message du président et du chef de la direction

---

En 2021, les volumes de marchandises transitant par le Port de Vancouver ont résisté malgré la pandémie de COVID-19, les difficultés de la chaîne d'approvisionnement mondiale et les événements climatiques extrêmes en Colombie-Britannique.

La résilience du port repose sur des fondamentaux solides et sur plus d'une décennie d'investissements stratégiques dans l'infrastructure de passerelle et de travaux visant à créer une passerelle fondée sur les données. L'année dernière, cependant, les volumes de marchandises transportées ont témoigné du travail exceptionnel de la communauté portuaire de Vancouver, qui a surmonté défi après défi, en travaillant jour et nuit, pour que le port reste connecté aux chaînes d'approvisionnement nationales et que les marchandises circulent pour les entreprises et les consommateurs canadiens.

Grâce à ces efforts, le volume total des marchandises a augmenté de 1 % par rapport à 2020, se rapprochant ainsi des niveaux de commerce records atteints en 2018. Le paysage commercial complexe a mis à l'épreuve divers secteurs; toutefois, les volumes annuels records de transport étranger de vrac et de conteneurs, ainsi que les forts volumes de céréales au cours du premier semestre de 2021 ont soutenu les volumes globaux de fret.

L'année dernière, grâce au rendement du port et à la solide position financière de l'administration portuaire, nous avons pu investir 208 millions de dollars en dépenses d'immobilisations, ce qui est supérieur à notre moyenne annuelle sur 10 ans, alors que nous nous efforçons de réaliser les objectifs commerciaux du Canada par le biais du port. Au niveau central, nous avons investi dans des projets d'infrastructure pour soutenir les objectifs commerciaux nationaux, y compris le projet d'expansion du terminal Centerm et d'accès à la

rive sud; une série de projets supplémentaires pour résoudre les goulots d'étranglement routiers et ferroviaires dans le Lower Mainland; et des travaux pour faire avancer le projet du Terminal 2 de Roberts Bank.

Alors que tous les regards sont tournés vers les chaînes d'approvisionnement du Canada et que les ports de la côte ouest du Canada s'appêtent à connaître une contraction de la capacité de conteneurs dès le milieu des années 2020, notre projet de Terminal 2 de Roberts Bank offrirait une capacité de conteneurs vitale et un soutien à la chaîne d'approvisionnement canadienne. Depuis 2020, les Canadiens ont connu des retards dans la livraison des produits en raison des problèmes de chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale. Cette épreuve a mis en évidence l'intérêt que nous portons tous, en tant que Canadiens, au Terminal 2 de Roberts Bank et a permis de dresser un tableau clair de la future congestion de la chaîne d'approvisionnement à laquelle le Canada sera confronté, et qui deviendra un problème canadien, si, en tant que pays, nous ne parvenons pas à réaliser ce projet essentiel.

En ce qui concerne l'avenir, la croissance continue des échanges commerciaux du port et les résultats financiers solides de l'administration portuaire soulignent la force continue de l'organisation et sa position unique pour catalyser le succès à long terme du pays par cette voie, en partenariat étroit avec l'industrie portuaire, au profit de tous les Canadiens.

Robin Silvester  
Président et chef de la direction

# À propos de nous



## À propos de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

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

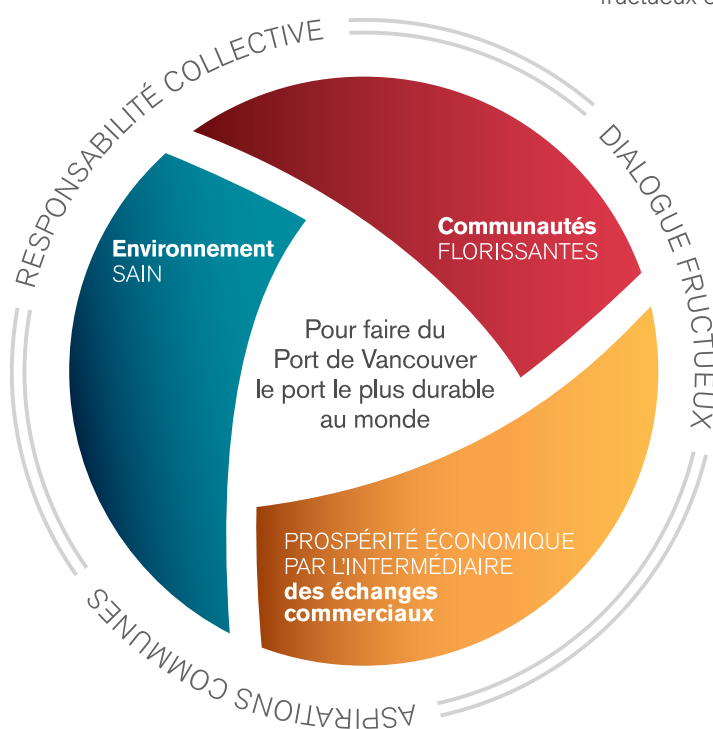
En tant qu'administration portuaire canadienne, notre mandat consiste à faciliter le commerce du Canada par l'entremise du Port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. Responsables envers le ministre fédéral des Transports, les administrations portuaires canadiennes gèrent les terres et les eaux fédérales à l'appui des objectifs commerciaux nationaux, et ce, au profit de tous les Canadiens. Pour ce faire, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser loue les terres fédérales qui constituent le Port de Vancouver, tout en fournissant des infrastructures maritimes, routières et autres pour soutenir la croissance, la fonction et l'exploitation du port.

### 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 efficiente
- 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



## Limite d'emprunt et cote de crédit

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser conserve une solide cote de crédit AA de Standard & Poor's. Cette solide cote de crédit nous aide à attirer les prêteurs et à optimiser notre coût d'emprunt pour appuyer notre investissement dans l'infrastructure de passerelle. Au cours de l'année, nos lettres patentes ont été mises à jour pour augmenter notre limite d'emprunt autorisée de 510 millions de dollars à 1,03 milliard de dollars. Cette augmentation s'inscrit dans le cadre des plans stratégiques de l'administration portuaire visant à continuer de financer l'élargissement de la capacité de l'infrastructure du port et de la passerelle environnante afin de répondre à la croissance du commerce dans le plus grand port du Canada.

## Facilités de crédit existantes

**Facilité de crédit renouvelable :** Suite à l'augmentation de notre limite d'emprunt, l'Administration portuaire a augmenté ses facilités de crédit renouvelables de 500 millions de dollars à 800 millions de dollars en octobre 2021. L'Administration portuaire dispose désormais de facilités de crédit

renouvelables de 800 millions de dollars, dont 350 millions de dollars auprès de la Banque Toronto-Dominion, 225 millions de dollars auprès de la Banque Royale du Canada et 225 millions de dollars auprès de la Banque Canadienne Impériale de Commerce. Toutes les facilités de crédit renouvelables ont un contrat de cinq ans qui expire en mars 2026. Au 31 décembre 2021, 115 millions de dollars ont été prélevés sur 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. Ces facilités soutiennent divers engagements liés à des projets portuaires et au financement différé du déficit de solvabilité de notre régime de retraite. Au 31 décembre 2021, des lettres de crédit de 10,4 millions de dollars étaient en circulation.

## Facilités de crédit des filiales

**Port of Vancouver Terminals Ltd. :** La filiale dispose d'un prêt à vue non garanti de 1,2 million de dollars avec la Banque Toronto-Dominion qui expire en mars 2026. Le prêt a un solde impayé de 0,8 million de dollars au 31 décembre 2021.

# Résultats financiers pour 2021

Résumé consolidé

Filiales



## Faits saillants financiers

### Revenus

↑ 0,2%

Les revenus consolidés ont augmenté de 0,2 % pour atteindre 274,6 millions de dollars en 2021, contre 274,1 millions de dollars en 2020.

### BAIIDA

↓ 14,7%

Le bénéfice consolidé avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIDA) a diminué de 14,7 % pour s'établir à 135,2 millions de dollars en 2021.

### Investissement en capital

↓ 34,2%

Les investissements en capital relatifs aux biens et équipements s'élèvent à 207,5 millions de dollars pour 2021, contre 315,4 millions de dollars en 2020.

Faits saillants financiers (en milliers)	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Revenus</b>	253,478 \$	274,453 \$	301,318 \$	274,082 \$	274,671 \$
<b>Frais d'exploitation</b>	130,523 \$	136,451 \$	147,471 \$	146,418 \$	171,705 \$
<b>BAIIDA</b>	148,916 \$	166,260 \$	183,668 \$	158,511 \$	135,165 \$
<b>Investissements en capital</b>	168,121 \$	136,238 \$	190,526 \$	315,377 \$	207,511 \$

## Sommaire consolidé

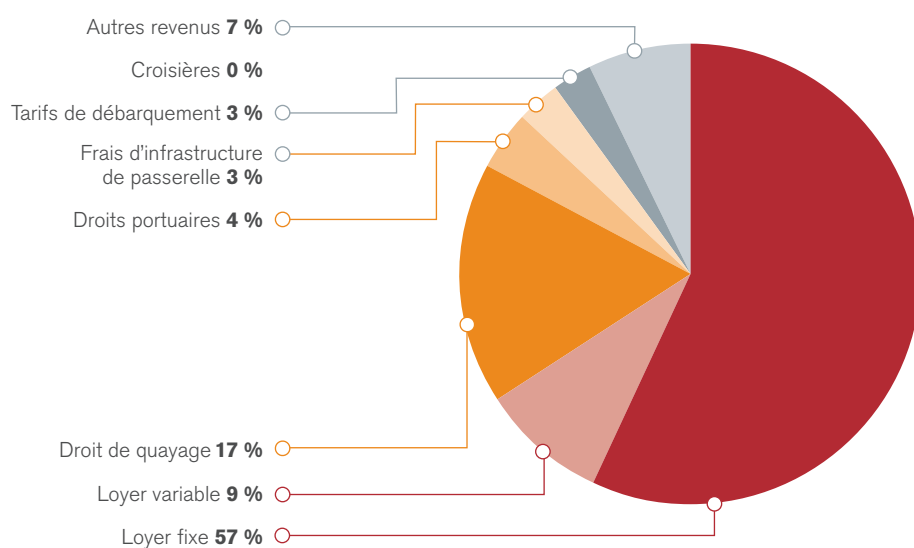
(000s)	2021	2020	Augmentation (diminution) \$	Augmentation (diminution) %
<b>Revenu net</b>	90,438 \$	118,949 \$	(28,511)	(24 %)
Ajouter : Amortissement	39,715	38,351	1,364	4 %
Ajouter : Coûts financiers	1,313	2,347	(1,034)	(44 %)
Ajouter : Dépenses hors exploitation (revenus)	3,699	(1,136)	4,835	S.O.
<b>BAIIDA</b>	<b>135,165</b>	<b>158,511</b>	<b>(23,346)</b>	<b>(15 %)</b>

Le BAIIDA consolidé a diminué de 15 % pour atteindre 135 millions de dollars en 2021, principalement en raison de l'augmentation des coûts internes et externes pour faire avancer les initiatives stratégiques de l'autorité portuaire au cours d'une année où les restrictions associées à la COVID-19 ont continué à limiter la croissance des revenus (par exemple, l'annulation de la saison des croisières). Le bénéfice net a diminué de 24 % en raison de la baisse du BAIIDA et de la hausse des dépenses hors exploitation (revenu).

## Revenus d'exploitation

Vous trouverez ci-dessous une autre ventilation des revenus d'exploitation.

(milliers)	2021	2020	Augmentation (diminution) \$	Augmentation (diminution) %
Loyer fixe	156,325 \$	155,869 \$	456	0,3 %
Loyer variable	25,744	25,552	192	0,8 %
<b>Revenu de location</b>	<b>182,069</b>	<b>181,421</b>	<b>648</b>	<b>0,4 %</b>
Droit de quaiage	46,606	47,689	(1,083)	(2,3 %)
Croisières	–	–	–	–
Droits portuaires	10,372	10,335	37	0,4 %
Frais d'infrastructure de passerelle	9,404	8,720	684	7,8 %
Tarifs de débarquement	8,025	7,238	787	10,9 %
Enregistrer les revenus	11	11	–	0 %
<b>Revenus des frais</b>	<b>74,418</b>	<b>73,993</b>	<b>425</b>	<b>0,6 %</b>
<b>Autres revenus</b>	<b>18,184</b>	<b>18,668</b>	<b>(484)</b>	<b>(2,6 %)</b>
<b>Revenus d'exploitation</b>	<b>274,671</b>	<b>274,082</b>	<b>589</b>	<b>0,2 %</b>



Les revenus d'exploitation comprennent le loyer, les frais et autres revenus. Les recettes d'exploitation pour 2021 s'élèvent à 274,7 millions de dollars, soit 0,2 % de plus qu'en 2020, grâce à une augmentation des recettes de location et des honoraires compensée par une baisse des autres recettes.

Dans l'ensemble, les loyers fixes représentent plus de la moitié de nos revenus d'exploitation, ce qui constitue une protection contre les fluctuations des volumes commerciaux. En 2021, les revenus de

location ont augmenté de 0,4 % par rapport à l'année précédente, principalement en raison du loyer fixe.

Les revenus de frais comprennent les droits de quaiage, les frais de croisière, les droits portuaires, les frais d'infrastructure de passerelle et les tarifs de débarquement. Ce revenu recouvre les investissements effectués pour soutenir les activités commerciales au port.

Le tableau suivant résume les facteurs clés, la méthodologie et l'objectif de chacun de ces frais.

Revenus de frais	Facteur clé de calcul	Détails du calcul	Objectif des frais
<b>Droits de quayage</b>	Taux x unité	Le taux unitaire appliqué est par mille pieds mesure de planche (MFBM), tonne ou unité équivalente à 20 pieds (EVP)	Pour la récupération des investissements et les coûts associés à la fourniture d'infrastructures et de services portuaires pour la manutention des marchandises
<b>Frais de croisière</b>	Frais de passagers = taux x nombre de passagers Frais de services et d'installations = taux x longueur totale du navire x temps passé au quai	Les tarifs varient pour les jours de la semaine et la durée du séjour	Pour récupérer les investissements et les coûts liés à la fourniture d'installations de terminaux de croisière, de quais et d'infrastructures
<b>Droits portuaires</b>	Taux x tonne brute enregistrée	Facturés lors des cinq premiers appels; rabais pour la participation au programme EcoAction	Pour récupérer les investissements et les coûts associés aux activités portuaires, ainsi que la sécurité, la sûreté et la propreté du port
<b>Frais d'infrastructure de passerelle</b>	Taux x unité	Le taux unitaire appliqué est par MFBM, tonne ou EVP	Pour récupérer les investissements et les coûts liés à l'amélioration de l'infrastructure dans trois secteurs commerciaux
<b>Tarifs de débarquement</b>	Taux x durée globale de l'expédition x séjour au quai	Le taux unitaire appliqué est basé sur l'emplacement et la durée du séjour	Pour récupérer les investissements et les coûts associés au tablier du quai, au dragage du poste à quai et à l'entretien
<b>Frais de programme du système d'immatriculation des camions</b>	Frais d'immatriculation basés sur le nombre de camions	Les frais annuels dépendent du nombre de camions approuvés	Pour récupérer les investissements et les coûts liés au programme du système d'immatriculation des camions

Dans l'ensemble, les recettes tirées des droits ont augmenté de 0,4 million de dollars en raison d'une augmentation des droits de débarquement et des droits d'infrastructure de la passerelle, partiellement compensée par une diminution des droits de quayage. Pour la deuxième année consécutive, il n'y a pas eu de recettes de croisière, car le gouvernement fédéral a interdit les navires de croisière dans les eaux canadiennes tout au long des saisons 2021 et 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19.

Les droits de débarquement ont augmenté de 0,8 million de dollars en raison de la hausse des volumes au cours des trois premiers trimestres, partiellement compensée par la baisse des volumes au dernier trimestre en raison des inondations en Colombie-Britannique. En outre, les frais d'infrastructure de la passerelle ont augmenté de 0,7 million de dollars par rapport à l'année dernière.

Les autres revenus ont diminué de 2,6 % en 2021, principalement en raison de la baisse des revenus d'intérêts sur les dépôts.

## Frais d'exploitation

Les dépenses importantes de l'Administration portuaire sont indiquées dans le tableau suivant.

(milliers)	2021	2020	Augmentation (diminution) \$	Augmentation (diminution) %
Salaires et avantages sociaux	60,887 \$	50,870 \$	10,017	20 %
Amortissement	39,715	38,351	1,364	4 %
Autres frais d'exploitation et administratifs	29,823	25,160	4,663	19 %
Frais professionnels et services de consultation	19,824	11,393	8,431	74 %
Dragage	10,860	10,643	217	2 %
Paiements tenant lieu d'impôts	7,201	5,836	1,365	23 %
Entretien et réparations	3,395	4,165	(770)	(18 %)
<b>Frais d'exploitation</b>	<b>171,705</b>	<b>146,418</b>	<b>25,287</b>	<b>17 %</b>



Les dépenses d'exploitation de l'Administration portuaire ont augmenté de 17 % par rapport à l'année précédente. Cette variation est principalement due aux salaires et aux avantages sociaux des employés, aux honoraires professionnels et aux services de consultation, ainsi qu'aux autres frais d'exploitation et d'administration.

Les salaires et les avantages sociaux ont augmenté de 10 millions de dollars en raison d'une augmentation des effectifs pour faire avancer les initiatives stratégiques de l'autorité portuaire et des augmentations des salaires et des primes.

L'amortissement a augmenté de 1,4 million de dollars, reflétant le solde croissant des actifs amortissables résultant des investissements en capital continu de l'Administration portuaire.

Les autres dépenses d'exploitation et d'administration ont augmenté de 4,7 millions de dollars, principalement en raison d'une augmentation des contributions au dragage des chenaux locaux, d'autres contributions et des coûts d'abonnement aux logiciels.

Les honoraires professionnels et les services de consultation ont augmenté de 8,4 millions de dollars, principalement en raison de la consultation externe pour des projets visant à faire progresser les objectifs stratégiques et opérationnels de l'Administration portuaire.

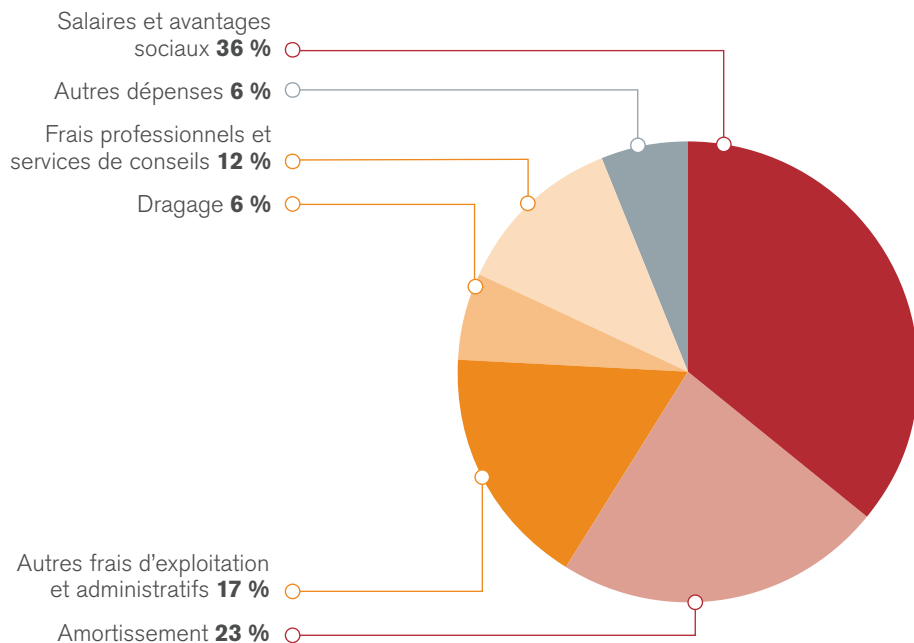
Afin d'assurer un accès sûr et sans entrave aux terminaux et de permettre aux navires de naviguer

dans le chenal du fleuve Fraser, l'Administration portuaire réalise un programme annuel de dragage d'entretien pour retirer les sédiments et le sable. Le sable récupéré est ensuite vendu et utilisé comme précharge dans les projets de construction locaux. Le volume de l'enlèvement et de la vente de sable peut varier d'une année à l'autre.

Par rapport à 2020, les dépenses nettes de dragage en 2021 ont augmenté de 0,2 million de dollars, en raison d'une activité de dragage plus importante résultant d'une plus grande crue et de l'augmentation connexe de sable et de gravier dans le canal.

Les locataires paient des taxes foncières aux municipalités sur les propriétés louées par l'autorité portuaire. L'Administration portuaire verse des paiements en lieu et place d'impôts (PILT) aux municipalités locales sur les terrains inoccupés relevant de la compétence de l'autorité portuaire. Les PILT ont augmenté de 1,4 million de dollars en 2021 par rapport à 2020, principalement en raison d'une augmentation des taux d'imposition dans les zones où se trouvent des terrains non loués.

L'entretien et les réparations ont diminué de 0,8 million de dollars, principalement en raison de la diminution de l'entretien et des réparations liés aux croisières, et d'autres services aux locataires générateurs de revenus.



## Autres dépenses (revenu)

Les éléments non exploitants importants de l'Administration portuaire sont indiqués dans le tableau suivant :

(milliers)	2021	2020	Augmentation (diminution) \$	Augmentation (diminution) %
Allocation fédérale	7,516 \$	7,504 \$	12	0 %
Coûts financiers	1,313	2,347	(1,034)	(44 %)
Perte sur cession d'actifs	498	242	256	106 %
Revenus de placement	(1,261)	(1,342)	81	6 %
Autre perte (revenu)	4,462	(36)	4,498	S.O.
<b>Autres dépenses</b>	<b>12,528</b>	<b>8,715</b>	<b>3,813</b>	<b>44 %</b>

Les autres dépenses de l'Administration portuaire ont augmenté de 3,8 millions de dollars par rapport à l'année précédente, principalement en raison d'un dépôt non remboursable compensé par une baisse des coûts financiers.

L'administration portuaire est exempte d'impôts sur le revenu, mais elle est tenue de verser une allocation fédérale annuelle au ministre des Transports en vertu de la Loi maritime du Canada, soit 7,5 millions de dollars en 2021. L'allocation est calculée en fonction des revenus bruts à des taux variant entre 2 % et 6 %, selon le montant brut déterminé.

## Filiales

La *Loi maritime du Canada* et les lettres patentes de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser permettent l'utilisation de filiales pour entreprendre certaines activités jugées nécessaires pour soutenir les opérations portuaires et les priorités stratégiques.

Le tableau suivant résume les résultats de 2021 pour chacune de nos filiales.

(milliers)	Revenus d'exploitation	Frais d'exploitation	Autres revenus (dépenses)	Bénéfice net (perte nette)
<b>Canada Place Corporation</b>	12,326 \$	10,888 \$	10 \$	1,448 \$
<b>Marine Safety Holdings Ltd.</b>	—	—	—	—
<b>Port of Vancouver Terminals Ltd.</b>	298	49	15	264
<b>Port of Vancouver Ventures Ltd.</b>	532	103	(11)	418
<b>Port of Vancouver Enterprises Ltd.</b>	2	1	(18)	(17)
<b>Port of Vancouver Holdings Ltd.</b>	484	66	(78)	340

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 (l'« Administration ») 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 2021 comprennent :

- l'état consolidé résumé de la situation financière au 31 décembre 2021;
- 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 publiées par l'International Accounting Standards Board. 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 29 mars 2022.

## 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 des états financiers résumés.

## 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 s.r.l./s.e.r.*

Comptables professionnels agréés  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
Le 29 mars 2022

## État consolidé résumé de la situation financière

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Au 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	2021	2020
<b>Actif</b>			
<b>Actifs courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		\$ 70 683	\$ 64 192
Débiteurs et autres actifs		63 502	62 478
		<b>134 185</b>	126 670
<b>Actifs non courants</b>			
Créances à long terme et autres actifs		75 030	70 016
Charges différées		1 872	1 472
Immobilisations incorporelles		137 145	112 643
Immobilisations corporelles		2 151 678	2 008 943
Total de l'actif		<b>\$ 2 499 910</b>	\$ 2 319 744
<b>Passif et capitaux propres</b>			
<b>Passifs courants</b>			
Créditeurs et charges à payer		\$ 109 553	\$ 133 168
Provisions		7 999	3 402
Produits différés		16 609	15 733
Emprunts	4	115 743	20 888
		<b>249 904</b>	173 191
<b>Passifs non courants</b>			
Autres avantages du personnel		1 648	1 492
Passif net au titre des prestations constituées		4 981	10 437
Provisions		10 650	14 954
Produits différés		74 779	56 751
Autres passifs à long terme		11 605	12 319
<b>Total du passif</b>		<b>353 567</b>	269 144
<b>Capitaux propres</b>			
Capital d'apport		150 259	150 259
Résultats non distribués		1 996 084	1 900 341
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>2 146 343</b>	2 050 600
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>		<b>\$ 2 499 910</b>	\$ 2 319 744


Engagements et passifs éventuels

5, 6

Approuvé au nom du conseil d'administration



Robin Silvester, président et chef de la direction



Bruce Chan, administrateur

## État consolidé résumé du résultat global

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	2021	2020
<b>Produits des activités ordinaires</b>		
Produits locatifs	\$ 182 069	\$ 181 421
Produits tirés des droits	74 418	73 993
Autres produits	18 184	18 668
	<b>274 671</b>	274 082
<b>Charges</b>		
Salaires et avantages du personnel	60 887	50 870
Amortissement	39 715	38 351
Autres charges d'exploitation et frais d'administration	29 823	25 160
Honoraires et services de consultation	19 824	11 393
Dragage	10 860	10 643
Entretien et réparations	3 395	4 165
Paiements tenant lieu d'impôt	7 201	5 836
	<b>171 705</b>	146 418
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>102 966</b>	127 664
<b>Autres charges (produits)</b>		
Allocation fédérale	7 516	7 504
Charges financières	1 313	2 347
Perte sur la sortie d'actifs	498	242
Revenu de placement	(1 261)	(1 342)
Autres pertes (produits)	4 462	(36)
	<b>12 528</b>	8 715
<b>Résultat net</b>	<b>90 438</b>	118 949
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Élément qui ne sera pas reclassé en résultat net		
Gains (pertes) actuariels liés aux régimes de retraite à prestations définies	5 305	(2 848)
<b>Résultat global</b>	<b>\$ 95 743</b>	\$ 116 101

## État consolidé résumé des variations des capitaux propres

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Contributed capital	Retained earnings	Total
<b>Solde au 31 décembre 2019</b>	\$ 150 259	\$ 1 784 240	\$ 1 934 499
Résultat net	—	118 949	118 949
Autres éléments du résultat global			
Pertes actuarielles liées aux régimes de retraite à prestations définies	—	(2 848)	(2 848)
<b>Solde au 31 décembre 2020</b>	150 259	1 900 341	2 050 600
Résultat net	—	90 438	90 438
Autres éléments du résultat global			
Gains actuariels liés aux régimes de retraite à prestations définies	—	5 305	5 305
<b>Solde au 31 décembre 2021</b>	<b>\$ 150 259</b>	<b>\$ 1 996 084</b>	<b>\$ 2 146 343</b>

## Tableau consolidé des flux de trésorerie

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	2021	2020
<b>Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultat net	\$ 90 438	\$ 118 949
Ajustements visant le rapprochement du résultat net avec les flux de trésorerie nets liés aux activités d'exploitation		
Amortissement	39 715	38 351
Perte sur la sortie d'actifs	498	242
Créance locative à long terme et obligation locative	(3 908)	(5 586)
Provisions	568	(790)
Avantages du personnel, montant net	6	(60)
Divers	84	94
	<b>127 401</b>	151 200
Variations du fonds de roulement hors trésorerie :		
Débiteurs et autres actifs	(5 741)	251
Créditeurs et charges à payer	(35 741)	899
Produits différés	30 486	8 667
	<b>116 405</b>	161 017
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions et construction d'immobilisations corporelles	(201 226)	(248 864)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(65 139)	(34 189)
Acomptes	(1 840)	(8 941)
Financement du gouvernement pour l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	58 642	26 679
Financement de tiers pour des immobilisations incorporelles	3 974	4 556
Variation nette des créances à long terme	645	1 194
Remboursements de capital sur les actifs liés aux contrats de location-financement	23	21
Produit tiré de la sortie d'immobilisations corporelles	144	374
Divers	205	209
	<b>(204 572)</b>	(258 961)
<b>Activités de financement</b>		
Produit tiré de l'émission d'emprunts à court terme	94 955	19 987
Remboursement d'emprunts à court terme	(100)	(100)
Remboursement d'obligations à long terme	-	(100 000)
Païement des obligations locatives	(197)	(173)
	<b>94 658</b>	(80 286)
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>6 491</b>	(178 230)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>64 192</b>	242 422
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>	<b>\$ 70 683</b>	\$ 64 192
<b>Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie</b>		
Intérêts payés	890	3 026
Revenu de placement reçu	1 414	1 443



## Notes annexes

Administration portuaire Vancouver-Fraser

31 décembre 2021

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

### 1. Nature des activités

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'« Administration ») a été constituée en administration financièrement autonome sans capital actions le 1<sup>er</sup> 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 selon les critères suivants :

- Les états financiers consolidés résumés comprennent un état pour chaque état compris dans les états financiers consolidés audités et certaines informations fournies par voie de notes, et sont présentés en milliers de dollars canadiens sauf indication contraire.
- Les informations contenues dans les états financiers consolidés résumés concordent avec les informations correspondantes contenues dans le jeu complet d'états financiers consolidés audités.
- Les principaux sous-totaux, totaux, et informations comparatives des états financiers consolidés audités sont compris.
- Les états financiers consolidés résumés contiennent les informations tirées des états financiers consolidés audités qui portent sur des questions ayant une incidence généralisée ou par ailleurs 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 ») publiées par l'International Accounting Standards Board (« IASB »).
- La publication des états financiers consolidés audités et des états financiers consolidés résumés a été approuvée et autorisée par le conseil d'administration de l'Administration le 29 mars 2022.

#### c) Consolidation

Les présents états financiers consolidés résumés consolident les comptes de l'Administration et ceux de ses filiales en propriété exclusive. Les filiales sont toutes les entités sur lesquelles l'Administration exerce un contrôle. L'Administration contrôle une entité lorsqu'elle a le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles de l'entité; qu'elle est exposée, ou qu'elle a droit, à des rendements variables en raison de la performance de l'entité et qu'elle a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du contrôle qu'elle exerce sur l'entité. Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date à laquelle l'Administration obtient le contrôle et continuent d'être consolidées jusqu'à la date à laquelle le contrôle cesse d'exister.

Tous les soldes et les transactions intragroupe sont éliminés à la consolidation. Les états financiers des filiales sont préparés pour la même période de présentation de l'information financière que celle de l'Administration, selon les mêmes méthodes comptables.

## 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

Les actifs financiers sont classés comme étant évalués 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 est fondé sur les caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers et du modèle économique que suit l'Administration pour gérer ces actifs financiers.

#### Comptabilisation et évaluation

##### *Au coût amorti*

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. À l'exception des créances clients qui ne comportent pas de composante financement importante, ces actifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur majorée des coûts de transaction directement attribuables, le cas échéant. Après la comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti lorsqu'ils sont détenus pour la perception de flux de trésorerie contractuels, lorsque ces flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de capital et à des versements d'intérêts, selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute perte de valeur, comme il est indiqué ci-après. La méthode du taux d'intérêt effectif permet de calculer le coût amorti d'un actif financier et de répartir les produits financiers sur la durée de l'actif financier au moyen d'un taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise les sorties de trésorerie futures estimées sur la durée de vie attendue de l'actif financier, ou sur une période plus courte, s'il y a lieu, de manière à obtenir la valeur comptable brute de l'actif financier.

##### *Décomptabilisation*

Les actifs financiers sont décomptabilisés lorsque les droits de recevoir les flux de trésorerie liés aux actifs financiers ont expiré ou ont été transférés et que l'Administration a transféré la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété. Les profits ou les pertes sont comptabilisés en résultat net lorsque l'actif financier est décomptabilisé ou déprécié.

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 comptabilise une correction de valeur pour pertes de crédit attendues à l'égard des actifs financiers évalués au coût amorti. À la fin de chaque exercice, la correction de valeur pour pertes relative aux actifs financiers, à l'exception des créances clients qui ne comportent pas de composante financement importante, est évaluée à un montant correspondant aux pertes de crédit attendues pour la durée de vie, si le risque de crédit lié à l'actif financier en question a augmenté de façon importante depuis la comptabilisation initiale. S'il est établi que le risque de crédit lié à un actif financier n'a pas augmenté de façon importante, l'Administration évalue la correction de valeur pour pertes pour cet actif financier à un montant correspondant aux pertes de crédit attendues pour les 12 mois à venir.

En ce qui concerne les créances clients qui ne comportent pas de composante financement importante, l'Administration emploie une approche simplifiée et utilise une grille de calcul des provisions qui est fondée sur l'historique de pertes de crédit de l'Administration et sur l'information prospective pour estimer et comptabiliser les pertes de crédit attendues pour la durée de vie. 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

Les passifs financiers sont classés comme étant évalués au coût amorti ou à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les actifs financiers et les passifs financiers sont présentés en montant net lorsque l'Administration a un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés et qu'elle a l'intention soit de régler le montant net, soit de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément.

#### Comptabilisation et évaluation

##### *Au coût amorti*

Les passifs financiers de l'Administration évalués au coût amorti comprennent les créiteurs et charges à payer, les provisions, les autres passifs à long terme, les emprunts et les autres passifs financiers non dérivés, et sont comptabilisés à la date à laquelle l'Administration devient partie à l'accord contractuel. Les passifs financiers sont désignés comme étant détenus à des fins de transaction au moment de la comptabilisation initiale 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 passifs financiers sont comptabilisés initialement à la juste valeur, y compris les escomptes et les primes, plus les coûts de transaction directement attribuables, comme les frais d'émission, le cas échéant. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

##### *Décomptabilisation*

Les passifs financiers sont décomptabilisés lorsque les obligations contractuelles sont éteintes, annulées ou arrivent à expiration. Les profits ou les pertes sont comptabilisés en résultat net lorsque le passif financier est décomptabilisé.

L'Administration n'a aucun passif financier classé à la juste valeur par le biais du résultat net.

### 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, moins le cumul des amortissements et des pertes de valeur, le cas échéant. Les coûts directement attribuables à l'acquisition de l'actif sont inscrits au coût de l'actif et ils comprennent les frais d'arpentage, les matériaux, les frais de sous-traitance, les frais de main d'œuvre internes, les coûts d'emprunt liés aux actifs qualifiés 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.

L'Administration inscrit les intérêts à l'actif pendant la construction d'un actif qualifié en utilisant le coût moyen pondéré de la dette contractée sur les emprunts de l'Administration. Les actifs qualifiés sont considérés comme ceux dont la construction prend beaucoup de temps.

Les biens comprennent les biens fédéraux et autres biens qui sont la propriété du Canada. Les biens fédéraux sont enregistrés au nom de Sa Majesté la Reine, alors que les autres biens sont enregistrés au nom de l'Administration. La gestion des biens relève de l'Administration en sa qualité de mandataire de l'État. La responsabilité de l'Administration englobe les travaux nécessaires d'entretien, de remise en état et de remplacement des biens fédéraux sous sa gestion. Les biens fédéraux ne

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

peuvent être donnés en nantissement alors que les autres biens peuvent l'être. Au 31 décembre 2021, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de 2,2 milliards de dollars comprenait un montant de 1,6 milliard de dollars au titre des biens fédéraux et un montant de 0,6 milliard de dollars au titre des autres biens.

Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont différentes durées d'utilité estimées, elles sont comptabilisées en tant que parties distinctes (principales composantes) des immobilisations corporelles.

L'amortissement commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé, et est comptabilisé selon le mode linéaire sur les durées d'utilité estimées de chaque partie des immobilisations corporelles, à l'état consolidé résumé du résultat global. Les terrains, les actifs liés à la banque d'habitats et la construction en cours ne sont pas amortis.

L'estimation de la durée d'utilité appropriée des actifs exige du jugement et est généralement fondée sur des estimations des caractéristiques de durée de vie d'actifs similaires. Les valeurs résiduelles, la méthode d'amortissement et les durées d'utilité estimées des actifs sont passées en revue au moins une fois l'an, et ajustées de manière prospective au besoin.

Une immobilisation corporelle est décomptabilisée à sa sortie ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est attendu de son utilisation. Les profits ou les pertes à la sortie ou à la mise hors service d'immobilisations corporelles sont déterminés en comparant le produit net tiré de la sortie avec la valeur comptable des actifs et sont comptabilisés à l'état consolidé résumé du résultat global.

Les intervalles des durées d'utilité estimées de chaque catégorie d'immobilisations corporelles se présentent comme suit :

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

Lorsque l'Administration intervient en tant que preneur, à la passation d'un contrat, l'Administration détermine si elle a le droit de contrôler l'actif et comptabilise en conséquence un actif au titre du droit d'utilisation et une obligation locative correspondante. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti sur la plus courte de la durée du contrat de location et de sa durée d'utilité, sauf s'il existe une certitude raisonnable que l'Administration deviendra propriétaire de l'actif à la fin 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 sont amortis sur la durée du contrat de location. Si le contrat de location a une durée de moins de 12 mois ou est de faible valeur, il est passé en charges selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

Lorsque l'Administration intervient en tant que bailleur, lors de l'identification initiale d'un contrat de location, l'Administration détermine si le contrat est un contrat de location-financement ou un contrat de location simple. Un contrat de location est classé comme un contrat de location-financement si la quasi totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété de l'actif est transférée au client. Les paiements de loyers reçus par l'Administration aux termes de contrats de location simple sont comptabilisés à titre de produits tirés des contrats de location dans les produits locatifs selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location. Lorsque l'Administration intervient en tant que bailleur intermédiaire, elle comptabilise séparément ses intérêts dans le contrat de location principal et dans le contrat de sous-location et détermine 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

À la clôture de chaque exercice, l'Administration examine la valeur comptable de ses actifs non financiers, y compris les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles, afin de déterminer s'il existe un indice de dépréciation. Lorsqu'il existe un indice de dépréciation, la valeur recouvrable de l'actif non financier est estimée. Aux fins de l'évaluation de la dépréciation, les actifs non financiers sont regroupés au plus petit groupe d'actifs qui génère, par leur utilisation continue, des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou unités génératrices de trésorerie (« UGT »).

La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. La valeur d'utilité est fondée sur les flux de trésorerie futurs estimés, actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation qui reflète l'appréciation actuelle par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

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

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

### 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. Une provision est comptabilisée lorsque l'Administration a une obligation juridique ou implicite actuelle à la suite d'un événement passé, 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 qui devraient être nécessaires pour éteindre l'obligation, selon un taux qui reflète l'appréciation actuelle par le marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques au passif. 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 est comptabilisée dans les charges financières, à l'état consolidé résumé du résultat global.

### 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 de retraite 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.

Pour les régimes de retraite à prestations définies, l'actif ou le passif comptabilisé à l'état consolidé résumé de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies à la clôture de l'exercice, moins la juste valeur des actifs des régimes. L'obligation au titre des prestations définies est calculée annuellement par des actuaires indépendants selon la méthode des unités de crédit projetées. La valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies est déterminée en actualisant les sorties de trésorerie futures estimées à l'aide des taux d'intérêt, à la clôture de chaque exercice, des obligations de sociétés de première qualité qui sont libellées dans la monnaie dans laquelle les prestations seront versées, et dont les échéances se rapprochent de celles de l'obligation au titre des prestations de retraite connexe. La date d'évaluation pour les régimes de retraite à prestations définies est le 31 décembre.

Les gains et les pertes actuariels découlant des ajustements liés à l'expérience et des modifications des hypothèses actuarielles sont comptabilisés dans les autres éléments au résultat global.

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

### n) Comptabilisation des produits des activités ordinaires

L'Administration comptabilise les produits des activités ordinaires lorsqu'elle transfère au client le contrôle d'un bien ou d'un service promis, une obligation de prestation prévue au contrat, et qu'elle a droit à une contrepartie découlant de l'exécution de l'obligation de prestation. Selon les modalités du contrat conclu avec le client, les produits des activités ordinaires peuvent être comptabilisés à un moment précis ou progressivement. Lorsqu'une obligation de prestation est remplie, les produits des activités ordinaires sont évalués au prix de transaction qui est attribué à cette obligation de prestation.

#### i) Produits locatifs

L'Administration loue des biens à des clients, principalement pour des terminaux d'expédition ou d'autres services de soutien de 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 périodiquement, en fonction des volumes de fret du preneur à bail, ou d'autres produits, comme il est précisé dans les ententes respectives. La trésorerie reçue d'avance est différée et comptabilisée en tant que produits des activités ordinaires lorsque les critères de comptabilisation des produits des activités ordinaires sont remplis.

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

### ii) Produits tirés des droits

L'Administration fournit des services portuaires à des clients, principalement pour l'accès au port et aux terminaux d'expédition. Les produits des activités ordinaires tirés des services portuaires sont comptabilisés à un moment précis, en fonction 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 fonds détenus dans des banques. Ces produits des activités ordinaires sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle les services sont rendus ou les intérêts sont gagnés.

### o) Dragage et déblaiement du lit fluvial

Les coûts du dragage du lit fluvial effectué pour maintenir les voies navigables aux niveaux de profondeur prescrits sont passés en charges. En revanche, les coûts du dragage effectué aux fins d'entretien sur des biens appartenant à l'Administration et y apportant des améliorations 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

L'Administration comptabilise à la juste valeur les subventions gouvernementales et apports, y compris les subventions non monétaires, lorsqu'il existe une assurance raisonnable que les conditions qui s'y rattachent seront remplies et que les subventions seront reçues. Les subventions gouvernementales et apports liés aux immobilisations corporelles et incorporelles sont déduites de la valeur comptable de l'actif connexe et comptabilisées en résultat net sur la durée de vie de l'actif connexe à titre de dotation aux amortissements réduite, à l'état consolidé résumé du résultat global.

### r) Transactions non monétaires

Les transactions non monétaires sont évaluées à la juste valeur de l'actif cédé ou de l'actif reçu, selon la juste valeur qui peut être évaluée de façon fiable, sauf si la transaction manque de 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 sont susceptibles de varier considérablement en raison de la transaction. Lorsque la juste valeur d'une transaction non monétaire ne peut être évaluée avec exactitude ou que la transaction en question n'a pas de substance commerciale, elle est comptabilisée à la valeur comptable de l'actif cédé, après ajustement pour tenir compte de 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

La préparation des états financiers consolidés résumés de l'Administration exige que la direction pose des jugements dans l'application des méthodes comptables et qu'elle fasse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés des actifs, des passifs, des produits et des charges, ainsi que sur la communication d'information sur les actifs et les passifs éventuels à la date de clôture. Les résultats réels peuvent différer de ces jugements, estimations et hypothèses.

Les estimations et les hypothèses sont examinées de manière continue. Les révisions d'estimations sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle les estimations sont révisées et dans les périodes futures touchées, le cas échéant. Les estimations et les hypothèses qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif de la valeur comptable des actifs et des passifs au cours du prochain exercice sont les suivantes.

### 3. Jugements et estimations comptables critiques (suite)

#### 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. L'Administration pose également des jugements pour évaluer la probabilité que les projets d'investissement, comme le Terminal 2 à Roberts Bank, soient réalisés. Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank fait actuellement l'objet d'une étude d'impact environnemental, car le projet nécessite l'approbation du gouvernement fédéral et l'obtention de permis avant de pouvoir aller de l'avant.

L'Administration évalue s'il existe des indices de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le cas échéant, 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.

#### 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) des régimes de retraite 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. Toute modification de ces hypothèses aura 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 dont les échéances se rapprochant de celles de l'obligation au titre des prestations de retraite connexe. D'autres hypothèses clés sont fondées en partie sur les conditions actuelles du marché.

#### c) Passifs environnementaux

L'Administration a des passifs éventuels et des provisions pour tenir compte des exigences en matière de remise en état de l'environnement à l'égard d'un certain nombre de ses biens. La nature, l'ampleur, l'échéancier et le coût du nettoyage de ces biens sont fondés 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 au moyen d'un 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 clôture de chaque exercice, tous les biens font l'objet d'une évaluation afin de déterminer si des provisions 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 remise en état des biens loués pour lesquels les locataires sont tenus d'engager ces coûts et ont une capacité financière suffisante pour remplir leurs obligations locatives. Les coûts réels de remise en état de l'environnement sont incertains en raison des estimations utilisées dans l'évaluation.

### 4. Emprunts

	2021	2020
Facilités de crédit renouvelables	\$ 114 942	\$ 19 987
Emprunt à vue	801	901
	<b>\$ 115 743</b>	<b>\$ 20 888</b>

#### a) Facilités de crédit renouvelables

L'Administration dispose de trois facilités de crédit renouvelables totalisant 800 millions de dollars (500 millions de dollars en 2020) conclues avec la Banque Toronto Dominion, la Banque Royale du Canada et la Banque Canadienne Impériale de Commerce, sur lesquelles des montants peuvent être prélevés en dollars canadiens ou américains. Les facilités de crédit renouvelables ne sont pas garanties et portent intérêt au taux préférentiel bancaire moins un écart ou au taux des acceptations bancaires et ont une durée de cinq ans expirant en mars 2026. L'Administration paie des frais annuels moyens de 0,36 % sur les acceptations bancaires et les lettres de crédit émises et une commission d'attente annuelle moyenne de 0,09 % sur la tranche autorisée non utilisée de la facilité. Les encours peuvent être remboursés en tout temps sans pénalité. Au 31 décembre 2021, l'Administration avait prélevé au total 115 millions de dollars sur les facilités renouvelables (20 millions de dollars en 2020) au moyen d'acceptations bancaires à court terme.

Au 31 décembre 2021, l'Administration avait des lettres de crédit en cours totalisant 10,4 millions de dollars (8,7 millions de dollars en 2020).

#### 4. Emprunts (suite)

##### b) Emprunt à vue

PoVT dispose d'un emprunt à vue non garanti en cours de 0,8 million de dollars auprès de La Banque Toronto Dominion, qui porte intérêt au taux préférentiel 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 en totalité au plus tard en mars 2026.

#### 5. Engagements

Au 31 décembre 2021, les engagements de capital totalisaient 239,8 millions de dollars et les engagements au titre de l'exploitation, 17,5 millions de dollars.

#### 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 estimatifs qui peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable s'élèvent à environ 27 millions de dollars et seront comptabilisés en tant que passifs dans les états financiers consolidés résumés, si certains événements se produisent dans l'avenir.

#### 7. Programme d'infrastructure de la Porte

Le Programme d'infrastructure de la Porte (« PIP ») représente un investissement de 717 millions de dollars dans des améliorations de la chaîne d'approvisionnement pour 17 projets au delà des activités et terrains portuaires habituels, dont la majorité des projets ont été pratiquement achevés en 2018. Le financement des projets a été fourni par les gouvernements fédéral et provincial, d'autres partenaires, l'Administration et le secteur d'activité pour les zones indiquées ci-dessous. L'Administration et le secteur d'activité ont contribué à hauteur de 167 millions de dollars au financement du projet, dont les droits des infrastructures de la Porte ont été mis en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 afin de récupérer 90 % du financement. Les droits perçus et les charges engagées pour ces projets sont résumés ci-dessous.

##### a) Détails du financement de l'Administration et du secteur

	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

##### b) Droits des infrastructures de la Porte et dépenses du projet totales

	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)	\$ 3 155	\$ 3 602	\$ 2 647	\$ 9 404	\$ 28 218	\$ 34 140	\$ 24 103	\$ 86 461
Programme d'infrastructure de la Porte (charges)	—	—	(13)	(13)	36 654	55 601	40 822	133 077
Moins la partie financée par le secteur (90 %)	—	—	12	12	(32 989)	(50 041)	(36 740)	(119 770)
Partie de l'Administration (10 %)	\$ —	\$ —	\$ (1)	\$ (1)	\$ 3 665	\$ 5 560	\$ 4 082	\$ 13 307



## Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération 2021

### 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.
- Un membre est nommé par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.
- Un membre est nommé conjointement par les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.
- Un membre est nommé par les 16 municipalités contiguës au territoire de compétence de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Une fois nommés au conseil, les membres ont une obligation fiduciaire de représenter les intérêts de l'Administration portuaire. Les 11 membres du conseil d'administration possèdent un large 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 assume 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;
- les buts et objectifs en matière de rendement d'entreprise de l'Administration portuaire;
- les risques importants de celle-ci.

Le conseil examine et approuve également ce qui suit :

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

#### Éthique et intégrité

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

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.

**Présidente du conseil d'administration :** Elle a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à toutes les réunions de comité.

**Durée des fonctions :** Depuis le 14 décembre 2017

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

### **James Belsheim**

M. Belsheim est l'ancien président de l'entreprise Neptune Bulk Terminals Canada Ltd. Il a occupé des postes de haut niveau dans l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. Il assume ou a assumé plusieurs rôles de président dans le secteur des organismes à but non lucratif et dans le secteur industriel, 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** : Il a assisté à l'ensemble des six réunions du conseil en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité de la gouvernance et des relations externes**

**Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité**

**Durée des fonctions** : 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 occupé, pendant près de 20 ans, divers postes de haut niveau 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** : Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Président du comité de la vérification et de la gestion des risques**

**Membre du comité de la gouvernance et des relations externes**

**Durée des fonctions** : Depuis le 14 mai 2019

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

### **Mike Corrigan**

M. Corrigan est directeur général d'Interferry Inc., une association commerciale représentant l'industrie des traversiers à l'échelle mondiale. Il a assumé les fonctions de directeur général et de directeur de l'exploitation de BC Ferries. Il a aussi occupé plusieurs postes de cadre supérieur auprès de Westcoast Energy.

**Membre du conseil d'administration** : Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Président du comité des projets majeurs d'immobilisation**

**Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques**

**Durée des fonctions** : 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** : Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité des projets majeurs d'immobilisation**

**Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité**

**Durée des fonctions** : Depuis le 18 mai 2019

*Nommé par la province de la Colombie-Britannique*

### **Chef Clarence Louie**

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 13 entreprises et 6 coentreprises, et employant 500 personnes.

**Membre du conseil d'administration** : Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité des projets majeurs d'immobilisation**

**Membre du comité de la gouvernance et des relations externes**

**Durée des fonctions** : Depuis le 25 mars 2019

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

### **Catherine McLay**

Ms. McLay a été 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 d'administration dans les secteurs de la santé, des organismes sans but lucratif et des entreprises.

**Membre du conseil d'administration :** Elle a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Présidente du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité**

**Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques**

**Durée des fonctions :** 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 directrice financière de l'entreprise Westcoast Energy Inc. Elle a travaillé dans les services bancaires aux grandes entreprises de la Banque Canadienne Impériale de Commerce dans les secteurs de l'énergie et des entreprises sous réglementation et le secteur gouvernemental. Elle a siégé au conseil d'administration de plusieurs organismes sans but lucratif, établissements financiers et autres entités.

**Vice-présidente du conseil d'administration :** Elle a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques**

**Membre du comité de la gouvernance et des relations externes**

**Durée des fonctions :** Depuis le 20 décembre 2017

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

### **Craig Munroe**

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

**Membre du conseil d'administration :** Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2020, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité des projets majeurs d'immobilisation**

**Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité**

**Durée des fonctions :** Depuis le 9 novembre 2017

*Nommé par le gouvernement fédéral*

### **Darrell Mussatto**

M. Mussatto a occupé les fonctions de maire de la ville de North Vancouver pendant 13 ans, soit de 2005 à 2018. Il a aussi été conseiller municipal pendant 12 ans. Il a contribué 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 :** Il a assisté à l'ensemble des six réunions en 2021, ainsi qu'à des réunions de comité, au besoin.

**Président du comité de la gouvernance et des relations externes**

**Membre du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité**

**Durée des fonctions :** Depuis le 1<sup>er</sup> 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 à l'avant-garde de ce secteur au niveau mondial. M. Randles a été un membre dirigeant de la Western Grain Elevator Association.

**Membre du conseil d'administration :** Il a assisté à cinq des six réunions en 2021, en plus des réunions de comité, au besoin.

**Membre du comité de la vérification et de la gestion des risques**

**Member of the Audit and Risk Management Committee**

**Durée des fonctions :** Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2021

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

Pour connaître les biographies complètes de chaque membre du conseil, consultez notre [site Web](#).

## Perfectionnement continu

Le comité de la gouvernance et des relations externes encadre le perfectionnement des membres du conseil d'administration. Les possibilités de perfectionnement comprennent notamment des présentations réalisées par des cadres dirigeants sur les nouveaux enjeux et sujets qui concernent notre secteur, nos activités et le cadre réglementaire, ainsi que des trousseaux documentaires mises au point afin de permettre aux membres du conseil d'administration d'approfondir la compréhension d'un sujet en particulier. À l'occasion, des experts externes sont également invités pour s'exprimer sur divers sujets.

Au cours d'une année ordinaire, le conseil d'administration organise des visites sur place à l'intention des membres du conseil d'administration afin qu'ils puissent approfondir leur compréhension des divers aspects de nos activités et de nos opérations mondiales. Les administrateurs sont également invités à prendre part à des programmes externes de perfectionnement professionnel liés à la fois à des sujets propres au port et à la chaîne d'approvisionnement et plus largement à la gouvernance et aux domaines se rapportant à notre orientation stratégique globale.

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

## Vue d'ensemble des comités du conseil d'administration

Les comités du conseil se réunissent au moins six fois par année.

**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 soutien à l'égard de toutes les questions relatives aux ressources humaines, notamment dans les domaines suivants : l'évaluation et la rémunération du 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 questions liées 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'immobilisation** 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** assume les responsabilités suivantes : élaborer et recommander des principes de gouvernance de l'entreprise, formuler des propositions concernant la taille, la composition et les chartes des comités du conseil d'administration, participer au processus annuel d'auto-évaluation, définir et recommander le profil du conseil d'administration, le profil du recrutement et le plan de la relève, créer et superviser un processus qui répond aux demandes de renseignements des organes de nomination au sujet des candidats potentiels au conseil d'administration, au besoin, et veiller à la mise en œuvre du Code de conduite du conseil d'administration. Le comité fournit également des directives et des conseils en ce qui concerne les relations de l'Administration portuaire avec les principaux groupes autochtones et intervenants, tels que les gouvernements, les groupes d'intérêt spéciaux, les locataires et les autres clients, dans les domaines qui ont l'incidence la plus grande.

## Membres du comité

Au 31 décembre 2021, la composition du conseil était la suivante :<sup>1</sup>

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'immobilisation	Comité de la gouvernance et des relations externes
Judy Rogers	P				
James Belsheim	M		M		M
Bruce Chan	M	C			M
Mike Corrigan	M	M		P	
Ken Georgetti	M		M	M	
Chef Clarence Louie	M			M	M
Catherine McLay	M	M	P		
Joanne McLeod	V-P	M			M
Craig Munroe	M		M	M	
Darrell Mussatto	M		M		P
Brant Randles <sup>2</sup>	M	M		M	
Carmen Loberg <sup>3</sup>	V-P	M	M		

**Légende :** P : président/présidente; V-P : vice-président/vice-présidente; M : membre

<sup>1</sup>La composition du comité est examinée et révisée régulièrement, et certains changements ont été apportés au milieu de 2021. <sup>2</sup>Nommé au conseil le 1<sup>er</sup> mars 2021. <sup>3</sup>A quitté le conseil le 28 février 2021.

## Rémunération des administrateurs en 2021 :

(en milliers de dollars canadiens)

Nom	Honoraires annuels	Autres frais	Total
Judy Rogers	100	54	154
James Belsheim	15	30	45
Bruce Chan	23	41	64
Michael Corrigan	19	31	50
Kenneth Georgetti	15	28	43
Carmen Loberg	6	13	19
Chef Clarence Louie	15	21	36
Catherine McLay	23	46	69
Joanne McLeod	24	44	68
Craig Munroe	19	37	56
Darrell Mussatto	19	30	49
Brant Randles	12	36	48
<b>Total</b>	<b>290</b>	<b>411</b>	<b>701</b>

## Lettre de la présidente du conseil d'administration

Chers intervenants,

### Faits saillants de 2021

En 2021, malgré la persistance de la pandémie de la COVID-19, les défis de la chaîne d'approvisionnement mondiale et les événements météorologiques extrêmes en Colombie-Britannique, l'Administration portuaire a continué à respecter son programme stratégique, grâce au dévouement de nos employés, dont la plupart ont continué à travailler principalement de la maison, et grâce aussi au dévouement des intervenants portuaires, dont le travail acharné a favorisé l'acheminement des marchandises pour le Canada et les Canadiens pendant une année difficile.

Les volumes totaux de marchandises ont augmenté de 1 % en 2021 pour atteindre 146 millions de tonnes métriques (MTM) avec des conteneurs records et des volumes de vrac étrangers et des volumes de grains élevés dans la première moitié de 2021 compensant les baisses des engrais, des produits chimiques, du bois d'œuvre, de la pâte de bois et des produits alimentaires transformés. Les restrictions fédérales ont interrompu la saison des croisières pour la deuxième année consécutive, en raison de la pandémie qui perdure.

Bien que la perte de revenus de croisière et les conséquences des défis de la chaîne d'approvisionnement mondiale aient influencé de manière négative les résultats financiers de l'Administration portuaire, la vigueur des autres secteurs a soutenu des revenus robustes en 2021. Cette situation a permis à l'Administration portuaire de continuer à faire progresser les projets d'infrastructures et d'autres initiatives stratégiques qui soutiennent la chaîne d'approvisionnement du Canada et aident à atteindre les objectifs commerciaux du Canada par l'entremise du port. L'investissement total en capital en 2021 s'est élevé à 208 millions de dollars, ce qui représente une augmentation par rapport à la moyenne historique sur 10 ans de l'investissement annuel et illustre notre engagement à l'égard de l'amélioration continue des corridors commerciaux et de la chaîne d'approvisionnement.

Des progrès importants ont été réalisés sur les projets d'infrastructures en cours de développement de plus d'un milliard de dollars que l'Administration portuaire fait progresser en partenariat avec le gouvernement du Canada et le secteur d'industrie. Ces projets sont conçus pour répondre à la demande de commerce croissant et comprennent le projet d'agrandissement du terminal Centerm de 500 millions de dollars et le projet connexe d'accès à la rive sud. Ce travail comprenait l'engagement de la collectivité, qui est un fondement essentiel du soutien public à la croissance du port et du commerce, avec un pivot rapide et réussi vers des méthodes d'engagement en ligne.

Huit ans après le début du processus d'évaluation environnementale fédéral, l'Administration portuaire a franchi une étape majeure pour le projet du Terminal 2 de Roberts Bank avec la soumission de notre réponse à une demande d'information émanant du ministre de l'Environnement et du Changement climatique en août 2020. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a commencé une période de commentaires publics sur notre réponse et le projet de conditions, et nous avons continué à faire des progrès positifs dans nos travaux de consultation auprès des Autochtones. Nous espérons qu'une décision sur le projet sera rendue prochainement.

Étant donné que les ports de la côte ouest du Canada devraient manquer de capacité de conteneurs d'ici la mi-2020, ce nouveau terminal de conteneurs proposé renforcerait la résilience de la chaîne d'approvisionnement nationale du Canada, améliorerait notre capacité à négocier efficacement et de manière fiable avec les marchés outre-mer et protégerait la souveraineté du Canada en cette période de défis et d'imprévisibilité à l'échelle mondiale tout en veillant à ce que les marchandises canadiennes ne dépendent pas des ports des États-Unis. Ces mesures sont primordiales pour l'avenir commercial du Canada.

L'Administration portuaire a également fait progresser des programmes environnementaux importants, notamment l'Initiative des technologies propres, un partenariat de financement conjoint avec la province de la Colombie-Britannique pour accélérer l'adoption de technologies propres à faibles émissions. Grâce à cette initiative novatrice, l'Administration portuaire a contribué au financement de deux projets pilotes de carburants et de technologies à faibles émissions de carbone par Seaspan Ferries.

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

En 2018, le conseil d'administration, avec la collaboration de son conseiller Hugessen Consulting, a procédé à un examen détaillé de la rémunération des cadres dirigeants. Les principaux objectifs de cet examen étaient les suivants :

- (1) Mieux harmoniser la rémunération aux pratiques exemplaires et refléter adéquatement la complexité de l'Administration portuaire
- (2) Harmoniser davantage la rémunération en fonction du rendement individuel et celui de l'Administration portuaire
- (3) Favoriser la rétention des cadres dirigeants à rendement élevé à moyen terme, compte tenu de l'importance du programme des projets d'immobilisations

En 2021, avec l'appui de son conseiller 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 salariale. Il a aussi actualisé la méthode permettant de déterminer les groupes d'entreprises homologues comparables et leur composition et a mis à jour l'analyse salariale comparative.

### **Conclusion**

La section suivante sur la rémunération expose plus en détails la philosophie de rémunération au rendement du conseil d'administration et de l'Administration portuaire, ainsi que les programmes de rémunération présentés dans cette lettre.

Cordialement,

Judy Rogers  
Présidente du conseil

---

## **Analyse de la rémunération**

L'analyse suivante de la rémunération décrit la philosophie salariale s'appliquant aux 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 2021) :

- Robin Silvester, président-directeur général (PDG)
- Victor Pang, directeur financier
- Peter Xotta, vice-président, Planification et chaîne d'approvisionnement
- Cliff Stewart, vice-président, Infrastructures
- Duncan Wilson, vice-président, Environnement et affaires externes

## Supervision de la rémunération, gouvernance et gestion des risques

### Vue d'ensemble du comité

Le conseil d'administration et les comités des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité assurent la supervision de la philosophie de rémunération des cadres dirigeants, 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 huit fois en 2021, 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 des cadres dirigeants. Ce sont les seuls services que l'entreprise Hugessen Consulting fournit à l'Administration portuaire.

En 2021, le comité, avec le soutien de son conseiller Hugessen Consulting, a examiné, dans le cours normal des activités, la philosophie de rémunération des cadres dirigeants, les niveaux de rémunération et les programmes d'encouragement.

### Examen de la rémunération

En mars 2021, le conseil a réaffirmé la rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire, comme cela est présenté ci-après.

Lors de l'élaboration et de l'évaluation de la philosophie de la rémunération de l'Administration portuaire, le conseil d'administration examine 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 compte tenu du tonnage de marchandises traitées, ce qui rend possibles des échanges commerciaux annuels représentant plus de 275 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 catalyseur majeur des échanges commerciaux du Canada, ce qui en fait un facteur clé pour le développement économique du pays en le reliant aux marchés mondiaux.

L'Administration portuaire n'entretient aucun lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. 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 de l'achat, de la création, de la gestion et de la location des terres de la Couronne qui constituent le port de Vancouver à des exploitants de terminaux indépendants qui s'occupent des marchandises circulant par le port, ainsi qu'en fournissant les infrastructures maritimes, routières et autres destinées à soutenir le fonctionnement et la croissance du port.
- L'Administration portuaire exerce ses activités dans le contexte d'un marché commercial auquel participent notamment des intervenants portuaires et des utilisateurs du secteur privé (entreprises de transport, exploitants de terminaux, producteurs de marchandises), des fournisseurs (entreprises de transport ferroviaire ou terrestre) et des concurrents (autres ports nord-américains).
- L'Administration portuaire est un important promoteur et propriétaire immobilier qui gère le plus grand portefeuille de terres industrielles du Lower Mainland de la Colombie-Britannique et qui obtient de nouvelles terres nécessaires pour soutenir les objectifs commerciaux du Canada dans un marché immobilier très limité et concurrentiel.
- Depuis la fusion des anciennes administrations portuaires en 2008, 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 40 %, ce qui est nettement supérieur au taux de croissance de l'économie canadienne.

Dans ce contexte, le conseil d'administration considère également que certains éléments de l'exploitation et de la gouvernance de l'Administration portuaire 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 par ailleurs que les principales responsabilités de la direction sont les suivantes :

- **Relations avec les Autochtones et les intervenants :** L'Administration portuaire collabore avec des groupes autochtones et un large éventail d'intervenants que sont les collectivités, les 16 municipalités qui bordent le port de Vancouver et de nombreux autres intervenants ayant des liens économiques essentiels avec le port, les gouvernements provinciaux (Colombie-Britannique et provinces

des Prairies), les organismes de réglementation nationaux, les entreprises de transport et les locataires du port et d'autres entreprises privées canadiennes et internationales. Les divers intervenants ont des intérêts divergents. Il est donc essentiel pour la réussite du port d'assurer la surveillance de ces intérêts et de trouver un équilibre parmi ceux-ci.

- **Facilitateur du commerce et moteur économique** : L'Administration portuaire doit être au courant de la demande et des tendances commerciales internationales pour remplir son mandat visant la promotion du commerce au Canada par l'intermédiaire de l'analyse de la capacité de la chaîne d'approvisionnement et l'élaboration de projets stratégiques. Ce rôle inclut par ailleurs l'interaction avec de nombreux paliers de gouvernement, ainsi qu'avec les entreprises canadiennes et mondiales.
- **Développement des infrastructures** : L'Administration portuaire entreprend et dirige d'importants projets de développement d'infrastructures, à la fois dans le port et à l'extérieur de celui-ci, l'objectif étant d'appuyer la croissance commerciale. Ces projets nécessitent une collaboration et des négociations complexes avec un large éventail d'intervenants des gouvernements, de l'industrie et des Premières Nations. Au cours des dernières années, c'est plus de 500 millions de dollars qui ont été investis sur le budget de plus d'un milliard de dollars consacré à des investissements de projets prévus. Ces investissements ne comprennent 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 la libre circulation de marchandises, la prévention des incidents et l'emploi direct, indirect et accessoire de plus de 115 000 personnes dans le cadre des opérations en cours au Port de Vancouver.
- **Consultation des groupes autochtones** : L'Administration portuaire est tenue de consulter les Autochtones au sujet de l'élaboration des 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 a une responsabilité fédérale en ce qui concerne les projets des locataires et les examens environnementaux, la surveillance de la conformité et la prestation d'un vaste éventail de programmes environnementaux qui nécessitent souvent une collaboration importante ou doivent faire face à des situations difficiles comme l'opposition du public.

---

## Philosophie en matière de rémunération des cadres dirigeants

En 2021, le conseil d'administration a approuvé la version actuelle de la philosophie en matière de 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 la réalisation 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 examine un vaste marché pour les cadres supérieurs afin de refléter les compétences et l'expérience requises pour l'exploitation de l'Administration portuaire et l'exécution de son plan stratégique, ce qui inclut la compréhension des affaires internationales et de l'économie mondiale, de la gestion de l'environnement et de la durabilité, de la gestion juridique et réglementaire, de la responsabilité publique, du développement des infrastructures, ainsi que de l'engagement et de la consultation des intervenants, des gouvernements et des Autochtones. L'Administration portuaire recherche des cadres dirigeants talentueux à l'échelle nationale et internationale pour s'assurer que les candidats possèdent les compétences et l'expérience nécessaires. La philosophie en matière de rémunération des cadres dirigeants est orientée maintenant vers une rémunération variable et conditionnelle, fondée sur la combinaison du rendement individuel et du rendement de l'Administration portuaire, et évaluée au moyen de programmes incitatifs annuels à court et à moyen termes pour les cadres dirigeants.

## Entreprises comparables

Le conseil d'administration a examiné et sélectionné des organisations homologues comparables, avec l'aide de son 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 l'acquisition de cadres dirigeants. Il s'agit des administrations portuaires et aéroportuaires, des exploitants de terminaux et des entreprises d'arrimage, des entreprises d'ingénierie et de construction, des sociétés d'État et des organisations du 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. De ce fait, le conseil d'administration a trouvé, examiné et approuvé un groupe d'entreprises homologues, aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public, qui sont les suivantes :

**Groupe des entreprises homologues du secteur public** : Ce groupe comprend 15 entreprises qui représentent un large éventail d'organisations commerciales du secteur public axé sur des organismes fédéraux de grande taille et 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, où les données sur la rémunération 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 dans les secteurs du transport, de l'immobilier, de la construction, des services publics et des chemins de fer et avec lesquelles l'Administration portuaire est en concurrence pour recruter des personnes talentueuses.

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

\* Concernant 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 salarial

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 salaires du groupe d'entreprises homologues du secteur public et pour un tiers en la médiane des salaires du groupe d'entreprises homologues du secteur privé. Ce positionnement salarial a été de nouveau validé 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. Ciblant un échelon salarial 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 situe entre la valeur médiane et les trois quarts (75 %) 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 à court et à moyen termes offrent l'occasion aux cadres dirigeants d'obtenir une rémunération se situant au-dessus ou en dessous de la valeur médiane, selon le rendement personnel et 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. Sur la base de ces données et des renseignements propres aux postes par rapport au marché, le conseil d'administration a réaffirmé l'objectif en matière de rémunération totale pour chaque poste de direction, objectif qui comprend une combinaison de salaire de base, de rémunération incitative et d'avantages sociaux.

## Vue d'ensemble des principaux éléments de la rémunération

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

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

En 2019, le comité a révisé la structure de mesures incitatives en examinant la composition de la rémunération afin d'augmenter la pondération de la rémunération au rendement et diminuer la pondération globale 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. Il est révisé tous les ans par le comité.

### Primes à court terme

Le système de primes à court terme permet aux cadres dirigeants de toucher des primes annuelles en espèces en fonction de leur rendement personnel et du rendement de l'Administration portuaire. Les cadres dirigeants se voient fixer un objectif de rendement 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 au moyen d'un ensemble d'objectifs de rendement de l'Administration portuaire et de rendement personnel, mesurés au moyen de la fiche de rendement de l'entreprise et des objectifs de rendement annuels, et examinés annuellement.

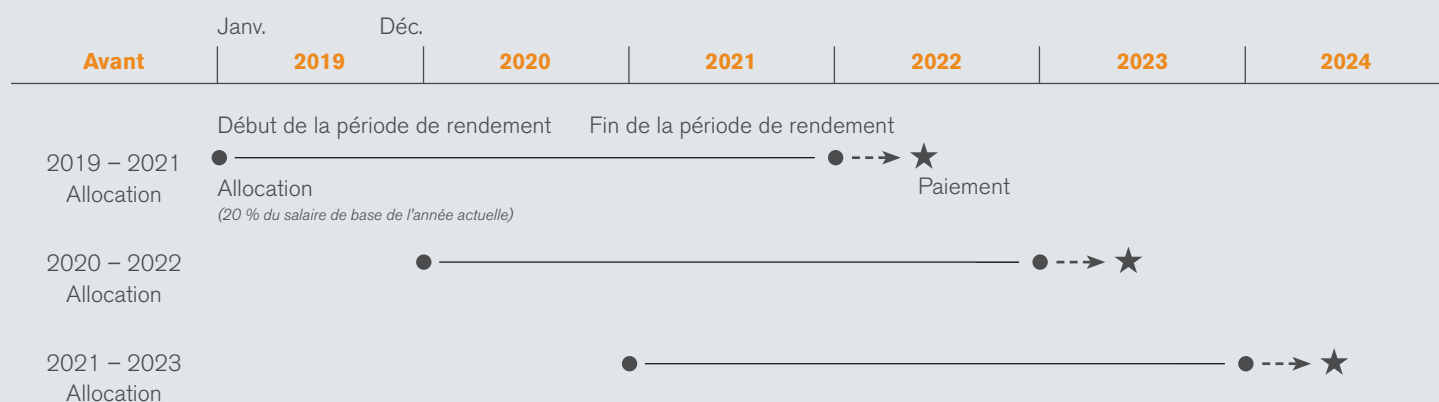
Le comité et le conseil d'administration examinent les objectifs à court terme des cadres dirigeants, tels qu'ils sont proposés par le PDG. Ils fixent les objectifs à court terme du PDG et évaluent le rendement de ce dernier.

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

- **Il est à 30 % lié à un tableau de bord équilibré :** Combinaison de mesures financières et non financières revues annuellement 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, notamment, les éléments suivants : le rendement du port, la capacité globale de marchandises, le développement sectoriel, l'environnement et les relations avec les Autochtones.
- **Il est à 10 % individuel :** Les catégories peuvent varier selon le poste, sont approuvées annuellement dans le cadre des discussions sur le plan de rendement et peuvent inclure les éléments suivants : la culture et la participation, la planification de la relève et le perfectionnement du personnel, de même que la contribution individuelle.

### Système de primes à moyen terme

Depuis 2019, le PDG et les cadres dirigeants sont admissibles à des primes triennales en espèces, en fonction du rendement de l'Administration portuaire. Les cadres dirigeants se voient fixer un objectif de rendement prédéterminé qui variera en fonction du rendement. Les primes et les versements sont échelonnés comme suit :



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 globale 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, lesquels s'étendent sur plusieurs années, tous les cadres dirigeants sont admissibles aux allocations annuelles du système de primes à moyen terme.

Les allocations 2021-2023 attribuées en 2021 (désignées par l'appellation « allocations de 2021 ») sont centrées 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. Ensemble, ces projets sont essentiels pour assurer 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 moitié 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 prochaine décennie. À titre de référence, un programme routier et ferroviaire antérieur à la porte d'accès, offert entre 2010 et 2020, a joué un rôle essentiel dans la croissance de 24 % du volume des marchandises internationales passant par la porte d'accès.

## Prestations de retraite et autres avantages indirects

Les cadres dirigeants de l'Administration portuaire bénéficient de la même structure de couverture collective offerte à tous les employés, y compris l'assurance vie et invalidité, l'assurance médicale, l'assurance maladie complémentaire et l'assurance dentaire, de même qu'un compte de 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 réitéré l'importance nettement différente (et moindre) accordée aux régimes de retraite à prestations définies en faveur des régimes incitatifs.

En 2020, conformément à la philosophie revue en matière de rémunération, l'Administration portuaire a modifié l'admissibilité et l'accès aux régimes de retraite des cadres dirigeants 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 de rendement pour cette année-là. En décembre 2022, il passera du régime de retraite à prestations déterminées aux dispositions du régime de retraite à cotisations déterminées accessible aux 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 en fonction des versements de rente qui lui auraient été versés au titre du régime de retraite à prestations déterminées s'il avait pris sa retraite le 1<sup>er</sup> décembre 2022. L'allocation de retraite est plafonnée et n'augmentera pas s'il continue de travailler après le 1<sup>er</sup> décembre 2025.

## Tableau de la rémunération réelle de la direction en 2021 :

En milliers de dollars canadiens

Nom et poste	Fin de l'exercice (31 décembre)	Salaire A	Primes annuelles B	Primes à moyen terme (versées) C	Prestations de retraite* D	Autres prestations E	Rémunération totale A+B+C+D+E
R. Silvester – Président directeur général	2021	681	299	180	77	17	1,254
V. Pang – directeur financier	2021	398	207	–	41	18	664
P. Xotta, vice-président, Planification et chaîne d'approvisionnement	2021	390	214	–	–	17	621
C. Stewart, vice-président, Infrastructures	2021	398	203	–	40	18	659
D. Wilson, vice-président, Environnement et affaires externes	2021	356	170	–	36	17	579
		<b>2,223</b>	<b>1,093</b>	<b>180</b>	<b>194</b>	<b>87</b>	<b>3,777</b>

\*Les prestations de retraite représentent la contrepartie 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 y a lieu de noter qu'il sera transféré de ce régime en décembre 2022.

## Régimes de retraite

L'Administration portuaire parraine un certain nombre d'anciens régimes de retraite (bien qu'ils ne soient pas ouverts aux nouveaux arrivés), 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. Des 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<sup>er</sup> 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 cotisations des employés représentent 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 des 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 ans. La pension annuelle payable est indexée en fonction des augmentations de l'indice des prix à la consommation.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser offre également un régime de retraite complémentaire aux participants au régime de retraite à prestations déterminées. Le régime de retraite complémentaire prévoit des prestations de retraite supérieures au maximum permis en vertu des règles fiscales actuelles qui s'appliquent aux régimes de retraite de base. Le régime de retraite complémentaire prévoit les cotisations de l'employeur et de l'employé, conformément aux modalités du régime. L'employeur verse les cotisations supplémentaires nécessaires à l'octroi 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 de retraite complémentaire est de 65 ans. Les participants sont admissibles à la retraite avec une pension non réduite lorsqu'ils ont atteint l'âge de 60 ans et qu'ils ont cumulé au moins 2 années 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 cotisations déterminées)

Le 1<sup>er</sup> mars 1999, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mis fin 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 cotisation de contrepartie du même montant que le total des cotisations des employés.

Les employés embauchés par l'ancienne Administration portuaire du fleuve Fraser le ou avant le 31 décembre 2007 et qui sont devenus des employés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à la suite de la fusion des administrations portuaires participent au régime de retraite à cotisations déterminées de l'Administration portuaire du fleuve 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 cotisation de contrepartie du même montant que le total des cotisations exigées des employés.

L'Administration portuaire offre également un régime d'épargne non enregistré complémentaire à tous les employés qui participent aux régimes à cotisations déterminées et qui sont limités par le plafond de cotisation au 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 également un montant supplémentaire de 3 \$ pour chaque 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](mailto:info@portvancouver.com)

[portvancouver.com](http://portvancouver.com)