

# Rapport financier 2022



## Table des matières

Bilan de l'année	02
Messages	04
<b>À propos du port</b>	<b>06</b>
<b>Faits saillants financiers</b>	<b>09</b>
Résumé consolidé	10
<b>États financiers vérifiés</b>	<b>14</b>
<b>Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2022</b>	<b>31</b>





## À propos de ce rapport

---

Le rapport financier de 2022 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser fournit une vue d'ensemble et une analyse de nos résultats financiers. L'analyse est présentée en dollars canadiens.

## Volumes de marchandises du Port de Vancouver

Le volume global des marchandises a atteint 141 millions de tonnes métriques en 2022, ce qui représente une baisse de 3 % par rapport au volume de 146 millions de tonnes métriques atteint en 2021.

### Automobile



↓ 6 %

Le volume du secteur automobile a atteint 333 734 unités, ce qui représente une baisse de 6 % par rapport à 2021. Cette baisse s'explique par des enjeux de production et de distribution du côté de la chaîne d'approvisionnement au cours de la première partie de 2022.

### Marchandises diverses



—

Le volume de marchandises diverses est demeuré identique avec 20 millions de tonnes métriques. Les volumes de marchandises canadiennes inférieures ont été compensés par des importations de produits de l'acier plus élevées.

### Vrac



↓ 3 %

Le volume du vrac a atteint 99 millions de tonnes métriques, une baisse de 3 % par rapport à 2021, en grande partie en raison de la baisse de 23 % du volume de céréales. Les volumes de charbon, de potasse et de soufre ont augmenté de 6 %, 11 % et 22 % respectivement.

### Conteneurs



↓ 3 %

Le volume de conteneurs a atteint 4 millions équivalents vingt pieds (EVP), une baisse de 3 % par rapport au volume record enregistré en 2021.

### Croisières



—

Les croisières ont repris avec 810 090 passagers en 2022 après une pause de deux ans en raison des restrictions liées à la pandémie de COVID-19.

Faits saillants concernant les opérations (en milliers)	2018	2019	2020	2021	2022
Automobiles (unités)	425	420	345	356	334
Marchandises diverses (tonnes métriques)	18 209	17 165	16 731	19 793	19 828
Vrac (tonnes métriques)	101 795	99 697	101 770	101 719	99 029
Marchandises en conteneurs (tonnes métriques)	26 662	26 923	26 604	24 605	22 226
Tonnage total (tonnes métriques)	<b>147 091</b>	<b>144 204</b>	<b>145 451</b>	<b>146 474</b>	<b>141 416</b>
Conteneurs (EVP)	3 396	3 399	3 468	3 679	3 557
Croisiéristes	889	1 071	—	—	810

# Administration portuaire Vancouver-Fraser

## Investissements stratégiques en capital

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser continue de financer des projets d'investissement pour soutenir la croissance du commerce canadien et aider à résoudre les problèmes de congestion de la chaîne d'approvisionnement, tout en réduisant au minimum les répercussions des échanges commerciaux sur les communautés locales et l'environnement. Les principaux projets en 2022 comprenaient les éléments suivants :



**Projets d'expansion du terminal Centerm et d'accès à la rive sud** Les travaux de construction du terminal de conteneurs Centerm ont été en grande partie achevés en 2022 et le terminal a été mis en service en janvier 2023. Les travaux comprenaient l'agrandissement de la surface du terminal de 15 %, la reconfiguration du parc de conteneurs, la construction d'une nouvelle installation de traitement des opérations et l'amélioration de l'habitat marin local. Une fois le terminal complètement optimisé, sa capacité augmentera de 60 %. Les travaux associés au projet d'accès à la rive sud se poursuivent, à savoir l'amélioration de l'infrastructure routière et ferroviaire du port autour du terminal Centerm et des autres terminaux avoisinants et la mise en place d'un accès direct à la route Transcanadienne.



**Projet du Terminal 2 à Roberts Bank** Ce projet de terminal maritime de conteneurs a été mis au point dans le cadre du mandat d'intérêt public de l'Administration portuaire afin de répondre aux besoins commerciaux croissants du Canada. En 2022, nous avons continué à faire progresser les études environnementales, à signer d'autres ententes sur les avantages mutuels avec des groupes autochtones et à mobiliser l'industrie et la communauté à mesure que nous progressons dans le processus d'évaluation fédéral qui a commencé en 2013.



**Projet de modernisation de la route 91/17** L'Administration portuaire a contribué au financement de ce projet provincial qui améliorera la sécurité et l'efficacité de la circulation le long des principales routes provinciales reliées à la zone commerciale de Roberts Bank.



**Projet de centre logistique de Richmond** Ce projet est axé sur la préparation des terrains portuaires non développés afin d'accroître la capacité et d'améliorer le mouvement des marchandises passant par le centre logistique de Richmond. En 2022, nous avons continué à préparer plusieurs sites au sein du centre logistique en vue du développement futur d'installations facilitant le commerce.



**Installation de stockage temporaire de conteneurs vides** Partiellement financé par le Fonds national des corridors commerciaux, nous avons mis en place un site de stockage temporaire pour les conteneurs d'expédition vides afin d'aider à éliminer les retards de la chaîne d'approvisionnement résultant des perturbations du service ferroviaire causées par les graves inondations de novembre 2021, qui ont complètement coupé le Port de Vancouver des chaînes d'approvisionnement nationales pendant huit jours.



**Projets d'infrastructure de la porte d'accès** En 2022, nous avons continué à faire progresser de multiples projets d'infrastructure routière et ferroviaire dans le Lower Mainland, financés en partie par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux et en partie par l'industrie. Ces projets amélioreront la circulation des marchandises dans la région, aideront à acheminer efficacement les produits canadiens vers les marchés, créeront des emplois bien rémunérés et amélioreront la sécurité et la fluidité du trafic pour les communautés. Les travaux de construction du projet de réalignement routier et ferroviaire de la rue Commissioner à Vancouver et la composante ferroviaire du projet d'amélioration du corridor ferroviaire de Burnaby ont été achevés en 2022.



## Message de la présidente du conseil d'administration

En tant que plus grand port du Canada, le Port de Vancouver constitue un moteur économique. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a pour mandat de faciliter les échanges commerciaux passant par le port, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. En veillant à la réussite et à la viabilité à long terme du port, l'Administration portuaire joue un rôle essentiel pour l'économie du Canada.

Le conseil d'administration de l'Administration portuaire apporte à son tour la surveillance et l'orientation stratégique à l'Administration portuaire pour aider cette dernière à accomplir son mandat. Chacun des membres du conseil d'administration est fier de soutenir le travail de l'Administration portuaire, au bénéfice de tous les Canadiens.

J'ai le plaisir de présenter le rapport financier 2022 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui détaille les volumes commerciaux de 2022 dans les divers secteurs de marchandises du Port de Vancouver, la situation financière de l'Administration portuaire et les investissements stratégiques que l'Administration portuaire a réalisés pour soutenir la croissance commerciale à long terme du Canada.

Dans un contexte de défis commerciaux complexes en 2022, les résultats stables de ce rapport témoignent de la gestion efficace du port par l'Administration portuaire, ainsi que du travail exceptionnel de l'industrie et de la main-d'œuvre du port qui fait transiter les marchandises par le port.

Alors que les ports de la côte ouest du Canada devraient manquer de capacité de transport de conteneurs d'ici le milieu ou la fin des années 2020, l'Administration portuaire a continué, en 2022, à faire

progresser le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, un nouveau terminal à conteneurs proposé à Delta, jusqu'aux dernières étapes du processus fédéral d'évaluation environnementale. Ce projet est l'occasion pour le Canada de fournir une capacité opportune pour répondre aux besoins commerciaux croissants de notre pays, de soutenir le succès de la stratégie indopacifique du Canada, qui élargit les échanges commerciaux avec une région en voie de représenter 50 % du PIB mondial d'ici 2040, et de renforcer l'accès fiable aux marchandises que les Canadiens utilisent tous les jours.

Au printemps 2023, l'Administration portuaire s'est félicitée de l'approbation du projet par le gouvernement du Canada, ce qui constitue une étape importante pour le projet et pour un avenir commercial plus solide pour le Canada.

Alors que nous faisons le bilan de l'année 2022, au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier l'ensemble de la communauté portuaire pour le travail remarquable qu'elle a accompli au cours d'une année difficile, et qui a permis d'obtenir des résultats financiers solides. J'aimerais également remercier Robin Silvester, son équipe de direction et les employés dévoués de l'Administration portuaire pour leur travail continu en vue de faire progresser les priorités stratégiques de l'organisation et de permettre la réalisation des objectifs commerciaux du Canada, dans l'intérêt des Canadiens dans l'ensemble du pays.

Judy Rogers  
Présidente du conseil d'administration



## Message du président-directeur général

En 2022, le paysage commercial est resté complexe, avec notamment des défis à plusieurs niveaux pour la chaîne d'approvisionnement et des répercussions sur le secteur céréalier au cours du premier semestre de l'année, en raison de la récolte canadienne de 2021 affectée par la sécheresse. Malgré ces vents contraires, l'une des forces fondamentales du Port de Vancouver – les capacités de manutention de marchandises les plus diversifiées de tous les ports d'Amérique du Nord – a continué à assurer la résilience des flux commerciaux.

La baisse des volumes de céréales au milieu de l'année a été largement compensée au second semestre par une forte reprise des céréales au quatrième trimestre, les deuxièmes volumes annuels les plus élevés de conteneurs et de potasse à ce jour, et des volumes de charbon records, ce qui a donné lieu à 141 millions de tonnes métriques manutentionnées dans l'ensemble du port en 2022, soit une baisse de 3 % par rapport à 2021. En outre, en 2022, après une interruption de deux ans en raison des restrictions liées à la pandémie, la communauté portuaire et les partenaires touristiques de Vancouver ont accueilli le redémarrage des croisières au Canada pour ce qui s'est avéré être une solide saison de retour, y compris un record de 307 escales de navires de croisière, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2019.

Le retour des revenus des croisières a contribué à une augmentation de 11,1 % des revenus globaux et de 10,5 % du BAIIA, ce qui a permis à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser d'investir 233 millions de dollars en capital en 2022, principalement dans les infrastructures et les terrains favorisant les échanges commerciaux, contre 208 millions de dollars investis en 2021.

En 2022, nous sommes heureux d'avoir atteint l'achèvement substantiel de la construction du projet d'agrandissement du terminal Centerm, également dans le secteur des conteneurs, ainsi que du projet de réaligement routier et ferroviaire de la rue Commissioner, qui fait partie d'une série de projets routiers et ferroviaires de près d'un milliard de dollars que nous dirigeons, en partenariat avec le gouvernement et l'industrie, pour renforcer les corridors commerciaux de la région.

Compte tenu des prévisions de réduction de la capacité des terminaux de conteneurs de la côte ouest du Canada, l'Administration portuaire a continué à faire progresser le projet du Terminal 2 à Roberts Bank, qui revêt une importance vitale pour l'avenir commercial du Canada par cette porte d'accès. Après la fin de la période de consultation publique en mars 2022, nous avons présenté une soumission finale à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact pour montrer comment les questions soulevées au cours de cette période seront traitées. Nous avons continué à établir des relations positives et durables avec les groupes autochtones et nous sommes fiers d'avoir mis en place 24 ententes sur les avantages mutuels liées au projet de Terminal 2 à Robert Bank avec des groupes autochtones à la fin de 2022, et deux ententes sur les avantages mutuels supplémentaires ont été signées au début de 2023.

En avril 2023, nous avons salué l'approbation du projet du Terminal 2 à Robert Bank par le gouvernement du Canada, à l'issue d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux qui a débuté en 2013. Cette étape importante ayant été franchie, nous allons maintenant nous efforcer d'obtenir d'autres approbations et permis applicables pour faire avancer le projet et assurer un avenir solide pour le commerce des conteneurs sur la côte ouest du Canada.

Alors que nous envisageons l'avenir, le rôle durable du port en tant que moteur de l'économie canadienne et les solides résultats financiers, les investissements et le leadership de l'Administration portuaire dans le plus grand port du Canada soulignent la position unique de l'organisation et sa capacité à assurer le succès commercial à long terme par cette porte d'accès, en partenariat étroit avec l'industrie portuaire, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Robin Silvester  
Président-directeur général

# À propos du port





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

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

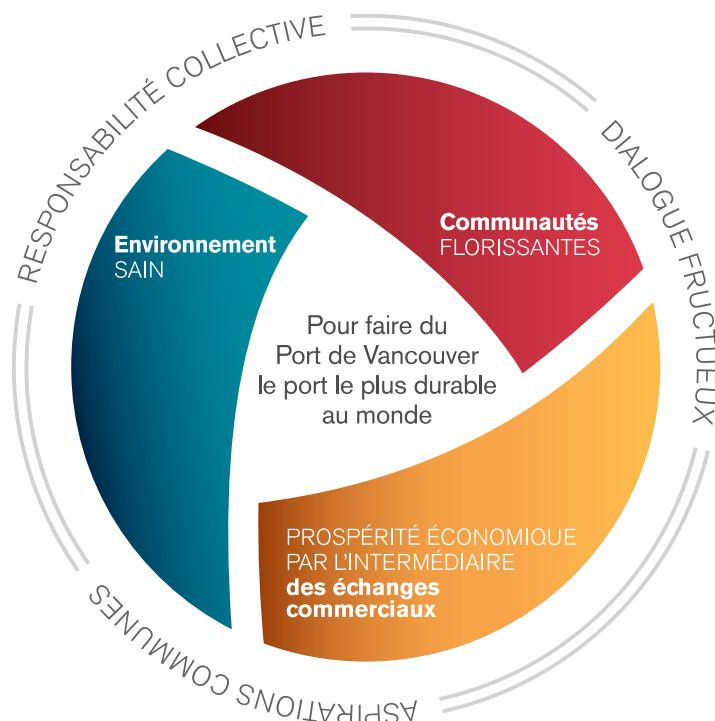
En tant qu'administration portuaire du Canada, notre mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada passant par le Port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. Les administrations portuaires canadiennes relèvent du ministre fédéral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

### Mission et vision

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

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

Nous croyons qu'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.



#### Prospérité économique par l'intermédiaire des échanges commerciaux

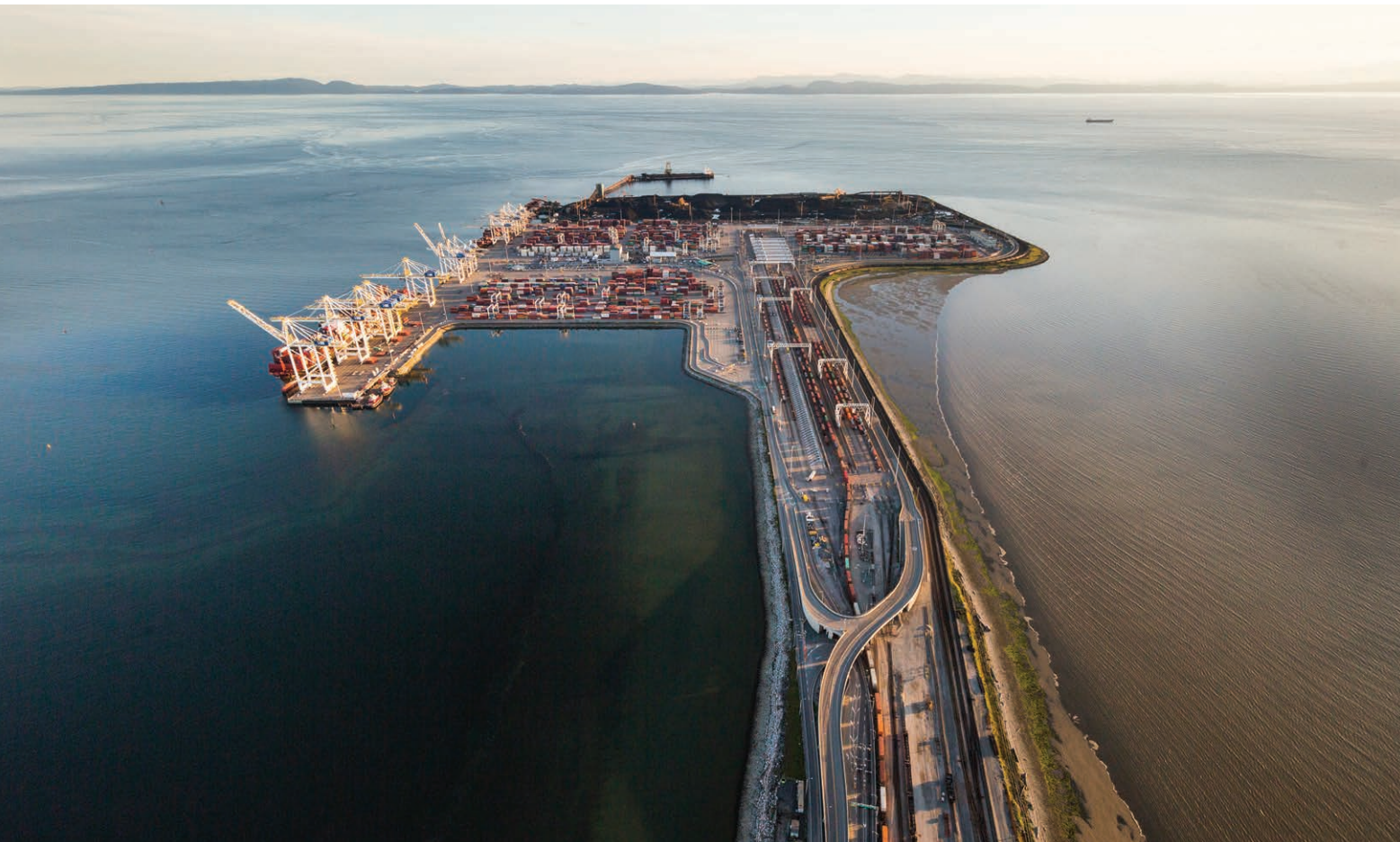
- Entreprise concurrentielle
- Main-d'œuvre efficace
- Investissement stratégique et gestion des biens

#### Environnement sain

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

#### Communautés florissantes

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



## Plafond d'emprunt et cote de crédit

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser conserve une solide cote de crédit AA (stable) attribuée par Standard & Poor's Ratings Services. Cette solide cote de crédit et ces perspectives stables nous aident à attirer des prêteurs et à optimiser nos coûts d'emprunt pour soutenir notre investissement dans la porte d'accès. En 2021, nos lettres patentes ont été mises à jour pour augmenter notre limite d'emprunt autorisée de 0,51 milliard de dollars à 1,03 milliard de dollars. Afin de répondre à la croissance des échanges commerciaux dans le plus grand port du Canada, cette augmentation de la limite d'emprunt s'aligne sur le plan stratégique de l'Administration portuaire, qui consiste à continuer de financer l'expansion de la capacité des infrastructures dans le port et la porte d'accès qui l'entoure.

## Facilités de crédit existantes

**Facilités de crédit renouvelables engagées :** Suite à l'augmentation de notre limite d'emprunt,

en octobre 2021, l'Administration portuaire a augmenté ses facilités de crédit renouvelables de 0,5 milliard de dollars à 0,8 milliard de dollars auprès de trois banques. Toutes les facilités de crédit renouvelables engagées arrivent à échéance en mars 2026. Au 31 décembre 2022, 0,2 milliard de dollars ont été puisés dans le cadre de ces trois facilités de crédit renouvelables engagées.

**Lettre de crédit :** L'Administration portuaire détient des lettres de crédit dans le cadre d'une sous-facilité pour soutenir divers engagements liés à des projets portuaires et au financement différé du déficit de solvabilité de notre régime de retraite. Au 31 décembre 2022, des lettres de crédit représentant un montant de 0,01 milliard de dollars étaient impayées.

## Facilités de crédit de la filiale

**Port of Vancouver Terminals Ltd. :** Dans le cadre de l'une des facilités de crédit renouvelables de la banque, la filiale dispose d'un prêt à vue non renouvelable non engagé qui arrive à échéance en mars 2026. Au 31 décembre 2022, le solde impayé était de 0,7 million de dollars.

# Faits saillants financiers

Résumé consolidé



## Faits saillants financiers

### Recettes

↑ 11,1 %

Les recettes consolidées ont augmenté de 11,1 % pour atteindre 305,1 millions de dollars en 2022, contre 274,1 millions de dollars en 2021.

### BAIIDA

↑ 10,5 %

Le bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIDA) consolidé a augmenté de 10,5 % pour atteindre 149,4 millions de dollars en 2022.

### Investissement en capital

↑ 12,5 %

Les investissements en immobilisations corporelles s'élevaient à 233,4 millions de dollars pour 2022, contre 207,5 millions de dollars en 2021.

(en milliers)	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Recettes</b>	<b>274,453 \$</b>	<b>301 318 \$</b>	<b>274 082 \$</b>	<b>274 671 \$</b>	<b>305 099 \$</b>
<b>Charges d'exploitation</b>	143 928 \$	155 510 \$	153 922 \$	179 221 \$	193 690 \$
<b>BAIIDA</b>	166 260 \$	183 668 \$	158 511 \$	135 165 \$	149 356 \$
<b>Investissements en capital</b>	136 238 \$	190 526 \$	315 377 \$	207 511 \$	233 382 \$

## Résumé consolidé

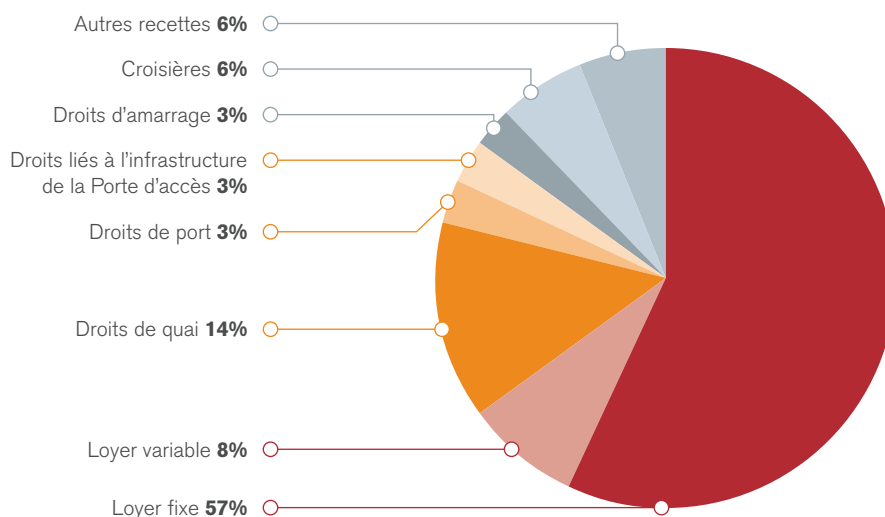
(en milliers)	2022	2021	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
<b>Revenu net</b>	106 050 \$	90 438 \$	15 612	17,3 %
Ajouter : Amortissement	37 947	39 715	(1 768)	(4,5 %)
Ajouter: Autres dépenses (revenus)	5 359	5 012	347	6,9 %
<b>BAIIDA</b>	<b>149 356</b>	<b>135 165</b>	<b>14 191</b>	<b>10,5 %</b>

Le BAIIDA a augmenté de 10,5 % pour atteindre 149 millions de dollars en 2022, principalement en raison de la reprise de la saison des croisières, compensée par des coûts externes internes plus élevés pour faire progresser les initiatives stratégiques de l'Administration portuaire. Le bénéfice net a augmenté de 17,3 % en raison de la hausse du BAIIDA.

## Produits d'exploitation

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

(en milliers)	2022	2021	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Loyer fixe	173 271 \$	156 325 \$	16 946	10,8 %
Loyer variable	23 495	25 744	(2 249)	(8,7 %)
<b>Recettes des loyers</b>	<b>196 766</b>	<b>182 069</b>	<b>14 697</b>	<b>8,1 %</b>
Droits de quai	43 265	46 606	(3 341)	(7,2 %)
Croisières	17 484	–	17 484	–
Droits de port	10 560	10 372	188	1,8 %
Droits liés à l'infrastructure de la Porte d'accès	8 104	9 404	(1 300)	(13,8 %)
Droits d'amarrage	8 713	8 025	688	8,6 %
Recettes tirées des billets	10	11	(1)	(9,1 %)
<b>Recettes tirées des droits</b>	<b>88 136</b>	<b>74 418</b>	<b>13 718</b>	<b>18,4 %</b>
<b>Autres recettes</b>	<b>20 197</b>	<b>18 184</b>	<b>2 013</b>	<b>11,1 %</b>
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>305 099</b>	<b>274 671</b>	<b>30 428</b>	<b>11,1 %</b>



Les produits d'exploitation sont composés du loyer, des frais et des autres revenus. Pour 2022, les produits d'exploitation se sont élevés à 305,1 millions de dollars, soit 11,1 % de plus qu'en 2021.

Dans l'ensemble, le loyer fixe représente plus de la moitié de nos produits d'exploitation, ce qui nous fournit une protection par rapport aux fluctuations des volumes d'échanges. En 2022, les recettes des loyers ont augmenté de 8,1 % par rapport à l'année précédente, en raison principalement d'une hausse des loyers fixes.

Les recettes tirées des droits comprennent les droits de quai, les droits de croisière, les droits de port, les droits d'infrastructure de la porte d'accès et les droits d'amarrage. Ces recettes couvrent les coûts d'exploitation courants et les investissements réalisés pour soutenir les activités commerciales du port.

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

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

Dans l'ensemble, les recettes tirées des droits en 2022 ont augmenté de 13,7 millions de dollars en raison d'une augmentation des croisières, partiellement compensée par une diminution des droits d'amarrage et des droits d'infrastructure de la porte d'accès. Il n'y a pas eu de saison des croisières en 2021, le gouvernement fédéral ayant interdit les navires de croisière dans les eaux canadiennes en

raison de la pandémie de COVID-19. Les droits d'amarrage ont diminué de 3,3 millions de dollars en raison de la baisse des volumes au cours de l'année.

Les autres revenus ont augmenté de 11,1 % en 2022, principalement en raison de l'augmentation des revenus d'intérêts sur les soldes de trésorerie en raison de taux plus élevés.

## Charges d'exploitation

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

(en milliers)	2022	2021	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Salaires et avantages sociaux des employés	64 681 \$	60 887 \$	3 794	6,2 %
Amortissement	37 947	39 715	(1 768)	(4,5 %)
Autres dépenses administratives et charges d'exploitation	35 025	29 823	5 202	17,4 %
Frais professionnels et services de conseils	18 583	19 824	(1 241)	(6,3 %)
Dragage	14 898	10 860	4 038	37,2 %
Paiements versés en remplacement d'impôts	8 557	7 201	1 356	18,8 %
Entretien et réparations	5 875	3 395	2 480	73,0 %
Allocation versée au gouvernement fédéral	8 124	7 516	608	8,1 %
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>193 690</b>	<b>179 221</b>	<b>14 469</b>	<b>8,1 %</b>

Les charges d'exploitation de l'Administration portuaire ont augmenté de 8,1 % au cours de l'année précédente. Cette évolution est principalement due aux salaires et avantages sociaux, aux autres dépenses d'exploitation et d'administration, et à l'augmentation des volumes de dragage.

Les salaires et les avantages sociaux ont augmenté de 3,8 millions de dollars en raison de l'inflation, de l'augmentation des effectifs pour faire avancer les initiatives stratégiques et les besoins opérationnels de l'Administration portuaire, et de l'augmentation des salaires et des primes.

Les autres dépenses d'exploitation et d'administration ont augmenté de 5,2 millions de dollars, principalement en raison d'une augmentation des coûts liés aux croisières et d'une hausse des coûts des systèmes d'information.

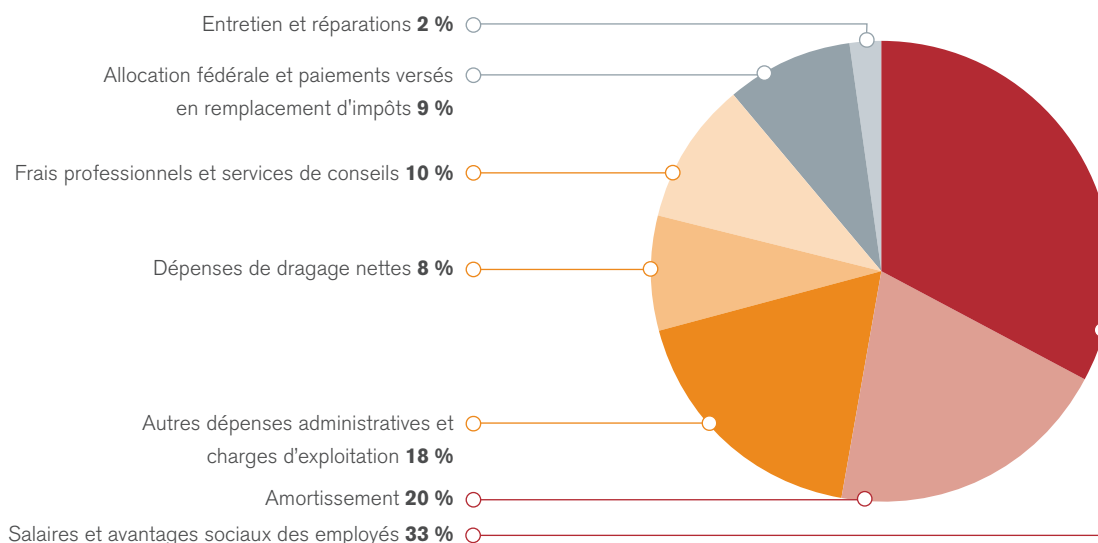
Pour fournir un accès sécuritaire et sans entrave aux terminaux et permettre aux navires de naviguer sur le chenal du fleuve Fraser, l'Administration portuaire met en œuvre un programme de dragage d'entretien annuel dont le but est d'enlever des sédiments et du sable.

Le sable récupéré est ensuite vendu et utilisé pour effectuer des chargements préalables dans des projets de construction locaux. Le volume de sable qui est retiré et vendu peut varier d'une année sur l'autre.

Les dépenses de dragage nettes en 2022 ont augmenté de 4 millions de dollars par rapport à 2021 par suite d'une plus grande activité de dragage entraînant des coûts de carburant plus élevés, elle-même provoquée par une crue plus importante et par les niveaux plus élevés de sable et de gravier dans le chenal.

Les réparations et l'entretien ont augmenté de 2,5 millions de dollars, principalement en raison de l'augmentation de l'entretien et des réparations liés aux croisières, et d'autres services aux locataires générateurs de revenus.

L'Administration portuaire est exonérée de l'impôt sur le revenu, mais est obligée de verser une allocation fédérale annuelle au ministre des Transports en vertu de la *Loi maritime du Canada* s'élevant à 8,1 millions de dollars en 2022. Le montant est calculé en s'appuyant sur les recettes brutes à des taux variant entre 2 % et 6 %, selon le montant brut déterminé.



## Autres dépenses (revenu)

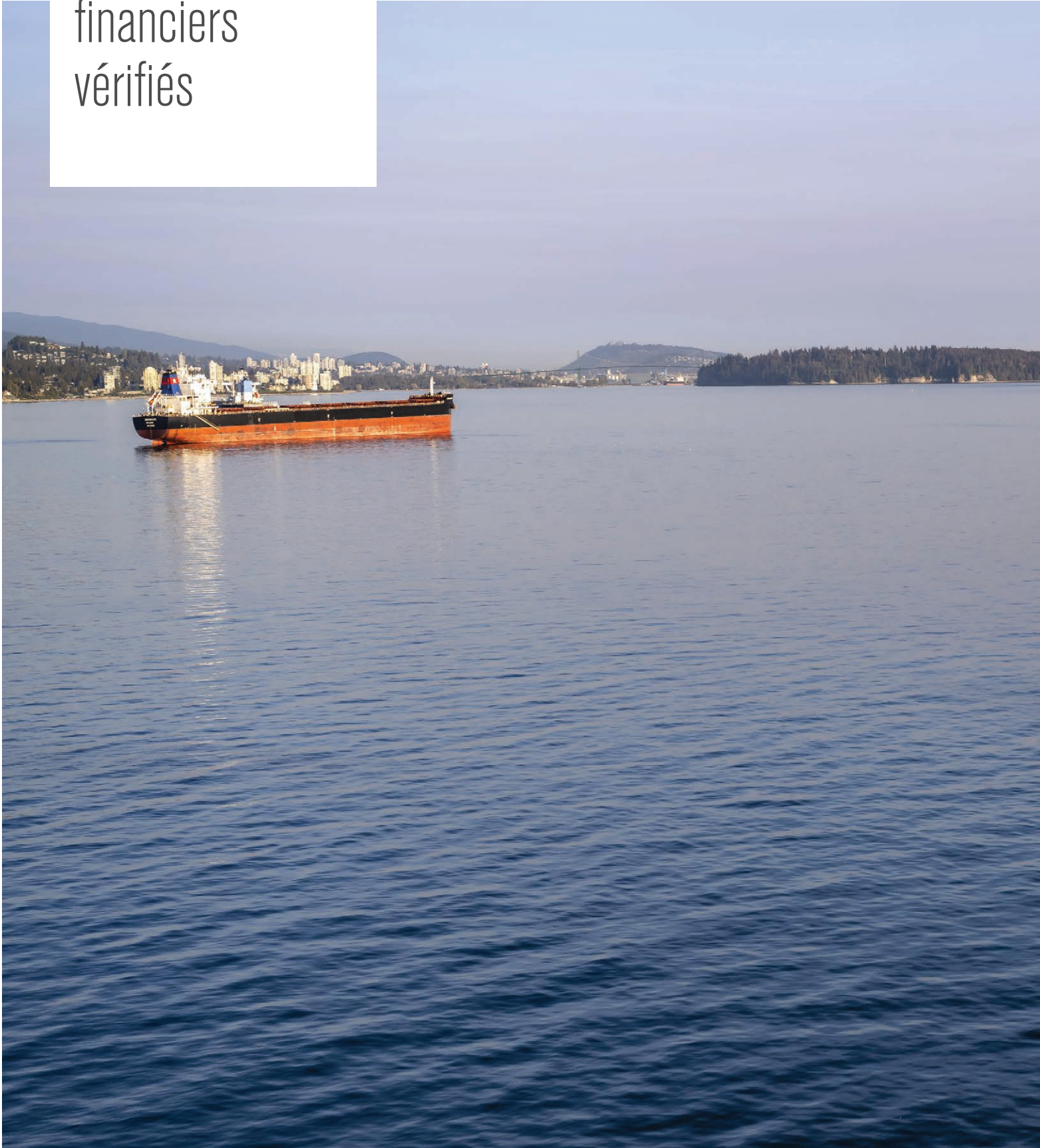
Les postes autres que l'exploitation les plus importants de l'Administration portuaire figurent dans le tableau suivant.

(en milliers)	2022	2021	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Coûts financiers	2 508 \$	1 313 \$	1 195	91,0 %
Revenu de placement	(1 168)	(1 261)	93	(7,4 %)
Perte (gain) sur disposition d'actifs	4 005	498	3 507	s.o.
Autres dépenses (revenu)	14	4 462	(4 448)	(99,7 %)
<b>Autres dépenses</b>	<b>5 359</b>	<b>5 012</b>	<b>347</b>	<b>6,9 %</b>

Les autres dépenses de l'Administration portuaire ont augmenté de 0,3 million de dollars par rapport à l'année précédente, principalement en raison de la

perte sur la cession d'actifs compensée par des coûts non récurrents en 2021.

# 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 et de ses filiales (collectivement, l'« Administration ») sont cohérents, dans tous leurs aspects significatifs, avec les 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 tirés des états financiers consolidés audités pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 comprennent :

- l'état consolidé résumé de la situation financière au 31 décembre 2022;
- 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;
- ainsi que 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 (IFRS). 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 31 mars 2022. Ce rapport comprend également un paragraphe d'observations pour attirer l'attention du lecteur sur la note 2 r) des états financiers consolidés audités, qui décrit le retraitement de certains chiffres comparatifs.

### 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 consolidés résumés.

### Responsabilité de l'auditeur

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

*PricewaterhouseCoopers LLP*

Comptables professionnels agréés  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
Le 31 mars 2023

## État consolidé résumé de la situation financière

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Au 31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	<b>2022</b>	2021 [chiffres retraités – note 2 s)]
<b>Actif</b>		
<b>Actifs courants</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	\$ 80 874	\$ 80 445
Débiteurs et autres actifs	53 325	55 884
	<b>134 199</b>	136 329
<b>Actifs non courants</b>		
Créances à long terme et autres actifs	66 717	72 886
Charges différées	3 090	1 872
Immobilisations incorporelles	157 500	137 145
Immobilisations corporelles	2 324 530	2 151 678
<b>Total de l'actif</b>	<b>\$ 2 686 036</b>	<b>\$ 2 499 910</b>
<b>Passif et capitaux propres</b>		
<b>Passifs courants</b>		
Créditeurs et charges à payer	\$ 102 654	\$ 109 553
Provisions	6 451	7 999
Produits différés	21 309	16 609
Emprunts (note 4)	701	801
	<b>131 115</b>	134 962
<b>Passifs non courants</b>		
Autres avantages du personnel	1 615	1 648
Passif net au titre des prestations constituées	2 951	4 981
Provisions	12 316	10 650
Produits différés	72 868	74 779
Emprunts (note 4)	199 656	114 942
Autres passifs à long terme	10 919	11 605
<b>Total du passif</b>	<b>431 440</b>	353 567
<b>Capitaux propres</b>		
Capital d'apport	150 259	150 259
Résultats non distribués	2 104 337	1 996 084
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>2 254 596</b>	2 146 343
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>\$ 2 686 036</b>	<b>\$ 2 499 910</b>

Engagements et passifs éventuels (notes 5 et 6)

Approuvé au nom du conseil d'administration



Robin Silvester, président-directeur général



Bruce Chan, administrateur

## État consolidé résumé du résultat global

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	<b>2022</b>	2021
<b>Produits des activités ordinaires</b>		
Produits locatifs	<b>\$ 196 766</b>	\$ 182 069
Produits tirés des droits	<b>88 136</b>	74 418
Autres produits	<b>20 197</b>	18 184
	<b>305 099</b>	274 671
<b>Charges</b>		
Salaires et avantages du personnel	<b>64 681</b>	60 887
Amortissement	<b>37 947</b>	39 715
Autres charges d'exploitation et frais d'administration	<b>35 025</b>	29 823
Honoraires et services de consultation	<b>18 583</b>	19 824
Dragage	<b>14 898</b>	10 860
Réparations et entretien	<b>5 875</b>	3 395
Paievements en remplacement d'impôts	<b>8 557</b>	7 201
Allocation fédérale	<b>8 124</b>	7 516
	<b>193 690</b>	179 221
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>111 409</b>	95 450
<b>Autres charges (produits)</b>		
Charges financières	<b>2 508</b>	1 313
Perte sur la sortie d'actifs	<b>4 005</b>	498
Revenu de placement	<b>(1 168)</b>	(1 261)
Autres pertes	<b>14</b>	4 462
	<b>5 359</b>	5 012
<b>Résultat net</b>	<b>106 050</b>	90 438
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Élément qui ne sera pas reclassé en résultat net		
Gains actuariels liés aux régimes de retraite à prestations définies	<b>2 203</b>	5 305
<b>Résultat global</b>	<b>\$ 108 253</b>	\$ 95 743

## État consolidé résumé des variations des capitaux propres

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Capital d'apport	Résultats non distribués	Total
<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>	150 259	1 996 084	2 146 343
Résultat net	–	106 050	106 050
Autres éléments du résultat global			
Gains actuariels liés aux régimes de retraite à prestations définies	–	2 203	2 203
<b>Solde au 31 décembre 2022</b>	<b>\$ 150 259</b>	<b>\$ 2 104 337</b>	<b>\$ 2 254 596</b>

## Tableau consolidé des flux de trésorerie

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Exercice clos le 31 décembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	<b>2022</b>	2021 [chiffres retraités – note 2 s)]
<b>Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultat net	<b>\$ 106 050</b>	\$ 90 438
Ajustements visant le rapprochement du résultat net avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation		
Amortissement	<b>37 947</b>	39 715
Perte sur la sortie d'actifs	<b>4 005</b>	498
Provisions	<b>(1 754)</b>	568
Avantages du personnel, montant net	<b>138</b>	6
Divers	<b>558</b>	84
	<b>146 944</b>	131 309
Variations du fonds de roulement hors trésorerie :		
Débiteurs et autres actifs	<b>(2 916)</b>	(3 514)
Créditeurs et charges à payer	<b>5 065</b>	(35 741)
Produits différés	<b>5 500</b>	30 486
Créance locative et obligation locative à long terme	<b>(5 660)</b>	(3 908)
	<b>148 933</b>	118 632
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions et construction d'immobilisations corporelles	<b>(224 379)</b>	(201 226)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	<b>(34 374)</b>	(65 139)
Acomptes	<b>-</b>	(1 840)
Financement du gouvernement pour des immobilisations corporelles et incorporelles	<b>19 324</b>	58 642
Financement de tiers pour des immobilisations incorporelles	<b>5 363</b>	3 974
Variation nette des créances à long terme	<b>951</b>	865
Remboursements de capital sur les actifs liés aux contrats de location-financement	<b>-</b>	23
Produit tiré de la sortie d'immobilisations corporelles	<b>-</b>	144
Divers	<b>193</b>	205
	<b>(232 922)</b>	(204 352)
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement d'emprunts à court terme	<b>(100)</b>	(100)
Produit tiré des emprunts à long terme	<b>94 714</b>	104 955
Remboursement d'emprunts à long terme	<b>(10 000)</b>	(10 000)
Paiement des obligations locatives	<b>(196)</b>	(197)
	<b>84 418</b>	94 658
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>429</b>	8 938
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>80 445</b>	71 507
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>	<b>\$ 80 874</b>	\$ 80 445
<b>Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie</b>		
Intérêts payés	<b>4 649</b>	890
Revenu de placement reçu	<b>1 269</b>	1 414

## Notes annexes

Administration portuaire Vancouver-Fraser

31 décembre 2022

(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 chargée de la gestion du Port de Vancouver. Comme toutes les administrations portuaires canadiennes, l'Administration relève du ministre fédéral des Transports et mène ses activités en vertu de la Loi. Son mandat consiste à faciliter les échanges commerciaux du Canada passant par le Port de Vancouver, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. L'Administration gère l'utilisation des eaux et des terres du port, ce qui comprend plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terres, et environ 350 kilomètres de rivages. 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 l'inlet Burrard inclusivement. Il borde 16 municipalités du Lower Mainland, une Première Nation signataire d'un traité, et longe et se trouve à l'intersection des territoires revendiqués et établis de plusieurs Premières nations Salish du littoral.

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 Entreprises Ltd. (« PoVE »), Port of Vancouver Terminals Ltd. (« PoVT »), Marine Safety Holdings Ltd. (« MSH »), 1359792 B.C. Ltd. et 1381641 B.C. Ltd., 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 chiffres comparatifs 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 ») et aux interprétations publiées par l'International Financial Reporting Interpretations Committee (« IFRIC »).
- 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 31 mars 2023.

#### 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 en 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, les dépôts à court terme dont l'échéance est d'au plus 90 jours et les dépôts à vue assortis de restrictions provenant de contrats conclus avec des tiers à la date d'acquisition, qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont assujettis à un risque négligeable de variation de valeur.

### 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 sur le 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, si 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 entrées 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 créditeurs 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) Infrastructures de la Porte d'entrée

L'Administration engage des coûts associés à l'aménagement des infrastructures de la Porte d'entrée, 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 d'entrée sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles lorsque les critères d'inscription à l'actif sont remplis. Par conséquent, ces actifs sont comptabilisés 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 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 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 ceux dont la construction prend beaucoup de temps.

Au 31 décembre 2022, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de 2,3 milliards de dollars comprenait un montant de 1,7 milliard de dollars au titre des biens fédéraux et un montant de 0,6 milliard de dollars au titre des autres biens.

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

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 terres, 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 d'utilité 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 à 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

Lorsqu'elle 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 initialement évalué au coût, qui comprend l'obligation locative initiale, les paiements de location effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite des avantages incitatifs à la location reçus, des coûts directs initiaux et des coûts de remise en état. Il est amorti sur la plus courte de la durée du contrat de location et de sa durée d'utilité estimée. L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actualisée des paiements futurs inévitables en vertu du contrat de location, actualisés au moyen du taux d'intérêt implicite stipulé dans le contrat de location. Lorsque le taux implicite ne peut être déterminé facilement, l'Administration utilise le taux d'emprunt marginal de l'entité juridique qui conclut le contrat de location. Par la suite, l'obligation locative est évaluée au coût amorti, 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.

Lorsqu'elle 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; sinon, il est classé comme un contrat de location simple. Les paiements de location 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.

Lorsqu'elle intervient en tant que bailleur intermédiaire, l'Administration comptabilise séparément ses intérêts dans le contrat de location principal et dans le contrat de sous-location. Si le contrat de sous-location est classé comme un contrat de location-financement, l'actif au titre du droit d'utilisation lié au contrat de location principal est décomptabilisé et une créance au titre d'un contrat de location-financement liée au contrat de sous-location est comptabilisée.

### 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 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 génèrent, 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 »).

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

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 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.

### k) Provisions

Les provisions incluent 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 litiges. 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 en remplacement d'impôts

Les paiements en remplacement d'impôts 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 en remplacement d'impôts sont versés en tenant compte de toutes les terres inoccupées et de toutes les terres submergées dans les régions de l'inlet Burrard, du fleuve Fraser et de Roberts Bank, à l'exception du bras Indian 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 ou 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

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

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.

### 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 institutions bancaires. 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 de déblaiement du lit fluvial effectué pour maintenir les voies navigables aux niveaux de profondeur prescrits sont passés en charges. En revanche, les coûts du déblaiement effectué aux fins d'entretien sur des biens appartenant à l'Administration et y apportant des améliorations sont inscrits à l'actif. Avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'Administration a adopté la modification apportée à la Norme comptable internationale (IAS) 16, *Immobilisations corporelles*. Cette norme exige que le produit net tiré de la vente d'éléments produits pendant qu'une immobilisation corporelle est amenée dans l'état nécessaire pour permettre son exploitation de la manière prévue par la direction ainsi que le coût de production de ces éléments soient comptabilisés en résultat net. L'adoption des modifications n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés résumés.

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 sont comptabilisés dans les produits des activités ordinaires.

### 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 sont déduites de la valeur comptable de l'actif connexe et comptabilisées en résultat net sur la durée de vie estimée 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, en retenant la juste valeur dont l'évaluation est la plus 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.

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

### s) Retraitement des chiffres comparatifs

Au cours de l'exercice, l'Administration a retraité rétroactivement ses états financiers pour tenir compte de l'adoption de la décision de l'IFRIC concernant l'IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*, et de la présentation des emprunts à la suite d'un examen des conventions de facilité de crédit renouvelable existantes (collectivement, les « conventions de crédit »). À l'adoption des décisions de l'IFRIC concernant l'IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*, les liquidités soumises à restrictions qui répondaient à la définition de dépôts à vue assortis de restrictions découlant d'un contrat avec un tiers ont été reclassées depuis les débiteurs et autres actifs ainsi que les créances à long terme et autres actifs, vers la trésorerie et les équivalents de trésorerie (10,9 millions de dollars au 31 décembre 2022). En ce qui a trait à ses emprunts, l'Administration a déterminé que, selon certaines modalités des conventions de crédit, les institutions financières prêteuses sont tenues de renouveler tout montant d'emprunt impayé jusqu'à la date d'échéance des facilités en mars 2026, à l'entière discrétion de l'Administration, tant que les emprunts de l'Administration demeurent conformes aux modalités des conventions de crédit. Par conséquent, les emprunts ont été retraités rétroactivement du passif à court terme au passif à long terme et le tableau consolidé résumé des flux de trésorerie a été retraité pour présenter le produit tiré des emprunts et des remboursements sur une base brute. L'incidence sur l'état consolidé résumé de la situation financière d'ouverture de l'Administration (1<sup>er</sup> janvier 2021) a été un reclassement de 20 millions de dollars du passif à court terme au passif à long terme et de 5,4 millions de dollars des débiteurs et autres actifs vers la trésorerie et les équivalents de trésorerie.

L'incidence financière de l'adoption des décisions de l'IFRIC concernant l'IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*, et la clarification des conventions de crédit au 31 décembre 2021 se présentent comme suit :

#### États consolidés de la situation financière

	Avant le retraitement	Ajustement	Chiffres retraités
<b>Actif :</b>			
<b>Actifs courants</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	\$ 70 683	\$ 9 762	\$ 80 445
Débiteurs et autres actifs	63 502	(7 618)	55 884
<b>Actifs non courants</b>			
Créances à long terme et autres actifs	75 030	(2 144)	72 886
<b>Passif :</b>			
<b>Passifs courants</b>			
Emprunts	115 743	(114 942)	801
<b>Passifs non courants</b>			
Emprunts	–	114 942	114 942

#### Tableaux consolidés des flux de trésorerie

	Avant le retraitement	Ajustement	Chiffres retraités
<b>Activités d'exploitation :</b>			
Débiteurs et autres actifs	\$ (5 741)	\$ 2 227	\$ (3 514)
<b>Activités d'investissement :</b>			
Variation nette des créances à long terme	645	220	865
<b>Activités de financement :</b>			
Produit tiré de l'émission de titres de créance à court terme	94 955	(94 955)	–
Produit tiré des emprunts à long terme	–	104 955	104 955
Remboursement d'emprunts à long terme	–	(10 000)	(10 000)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice</b>	\$ 64 192	\$ 7 315	\$ 71 507
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice</b>	\$ 70 683	\$ 9 762	\$ 80 445

### 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 formule 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.

#### 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 s'il est plus probable qu'improbable qu'un projet d'investissement, comme le Terminal 2 à Roberts Bank, soit réalisé. Cela peut comprendre des évaluations relatives aux approbations et aux permis requis. Le projet du Terminal 2 à Roberts Bank est actuellement en attente d'une décision du fédéral liée à l'étude d'impact environnemental, qui devrait être prise au cours du prochain exercice. D'autres approbations et permis seront également nécessaires pour faire progresser le projet. La direction a évalué qu'il était plus probable qu'improbable que ces approbations et permis soient obtenus.

Si les approbations et les permis nécessaires ne sont pas obtenus, la valeur comptable des immobilisations corporelles de l'Administration pourrait diminuer de 13 %.

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 également la durée de vie utile de ses biens et les valeurs résiduelles, qui ont une incidence sur les montants de dépréciation ou d'amortissement indiqués 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 ce faire, 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 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

	<b>2022</b>	2021 [chiffres retraités – note 2 s)]
Facilités de crédit renouvelables	<b>\$ 199 656</b>	\$ 114 942
Emprunt à vue	<b>701</b>	801
	<b>200 357</b>	115 743
Moins la partie courante	<b>(701)</b>	(801)
	<b>\$ 199 656</b>	\$ 114 942

### a) Facilités de crédit renouvelables

L'Administration dispose de trois facilités de crédit renouvelables totalisant 800 millions de dollars (800 millions de dollars en 2021) 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, portent intérêt au taux préférentiel bancaire moins une marge 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 0,39 % sur les acceptations bancaires et les lettres de crédit émises et une commission d'attente annuelle moyenne de 0,10 % sur la tranche autorisée non utilisée de la facilité. Les encours peuvent être remboursés en tout temps sans pénalité et peuvent être renouvelés au gré de l'Administration jusqu'à l'échéance de la facilité, tant que l'Administration respecte les conditions des conventions de crédit. Au 31 décembre 2022, l'Administration avait prélevé au total 200 millions de dollars sur les facilités de crédit renouvelables (115 millions de dollars en 2021) au moyen d'acceptations bancaires à court terme.

Au 31 décembre 2022, l'Administration avait des lettres de crédit en cours totalisant 11,3 millions de dollars (10,4 millions de dollars en 2021).

### b) Emprunt à vue

PoVT dispose d'un emprunt à vue non garanti en cours de 0,7 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 2022, les engagements au titre de l'exploitation et les engagements de capital totalisaient respectivement 23,8 millions et 169,3 millions de dollars (17,5 millions et 239,8 millions de dollars en 2021).

## 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. L'Administration a également des différends monétaires avec des parties sans lien de dépendance dans le cours normal de ses activités. Les paiements futurs estimatifs qui peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable s'élèvent à environ 35,7 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'infrastructures de la Porte d'entrée

Le Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée (« 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 terres portuaires habituelles, 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 d'entrée 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 d'entrée 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 d'entrée (produits des activités ordinaires)	\$ 3 850	\$ 2 487	\$ 1 767	\$ 8 104	\$ 32 068	\$ 36 627	\$ 25 870	\$ 94 565
Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée (charges)	—	—	—	—	36 654	55 601	40 822	133 077
Moins la partie financée par le secteur (90 %)	—	—	—	—	(32 989)	(50 041)	(36 740)	(119 770)
Partie de l'Administration (10 %)	\$ —	\$ —	\$ —	\$ —	\$ 3 665	\$ 5 560	\$ 4 082	\$ 13 307



## Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2022

### Directeur et gouvernance d'entreprise

#### Gouvernance

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

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

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

Ils sont nommés pour des mandats allant jusqu'à trois ans et 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 séance de réflexion durant deux jours afin de discuter des enjeux stratégiques.

#### Mandat du conseil d'administration

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

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

Le conseil examine et approuve aussi ce qui suit :

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

#### Éthique et intégrité

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

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

#### Biographies des administrateurs

Voici les biographies des administrateurs en date du 17 mai 2022 :

##### 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** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus à l'ensemble des réunions des comités

**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.; et a occupé des postes de haut niveau dans l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. Il remplit ou a rempli plusieurs rôles de président dans le secteur bénévole et dans celui de l'industrie, notamment au sein de United Way du Lower Mainland, du conseil consultatif du transport maritime (MTAC) et de la chambre de commerce de la Colombie-Britannique.

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions du conseil, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

**Directeur du comité des projets majeurs d'immobilisations**

**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** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**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**

Le chef Clarence 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 six coentreprises, et employant 500 personnes.

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**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**

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

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**Vice-présidente du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

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

**Membre du conseil d'administration** : A participé à l'ensemble des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

**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 une cheffe de file mondiale dans ce secteur. M. Randles a été un membre dirigeant de l'association Western Grain Elevator Association.

**Membre du conseil d'administration** : A participé à cinq des six réunions en 2022, plus aux réunions des comités le cas échéant

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

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

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

## Perfectionnement continu

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

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

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

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

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

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

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

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

**Le comité de la gouvernance et des relations externes** met au point et recommande des principes de gouvernance de l'entreprise; il formule des propositions concernant la taille, la composition et les chartes des comités du conseil d'administration; il participe au processus annuel d'évaluation du conseil; il définit et recommande le profil du conseil d'administration, le profil du recrutement et le plan de la relève; et il veille à la mise en œuvre du Code de conduite du conseil d'administration. Le comité assure également une surveillance et fournit une orientation en ce qui concerne les relations de l'Administration portuaire avec les intervenants clés et les groupes autochtones, tels que les représentants gouvernementaux, les Premières Nations, les groupes d'intérêt, les locataires et les autres clients, dans les domaines qui présentent l'incidence la plus grande.

## Membres des comités

En date du 31 décembre 2022, la composition des comités du conseil d'administration était la suivante :

Nom	Conseil d'administration	Comité de la vérification et de la gestion des risques	Comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité	Comité des projets majeurs d'immobilisation	Comité de la gouvernance et des relations externes
Judy Rogers	P				
James Belsheim	M		M		M
Bruce Chan	M	P			M
Mike Corrigan	M	M		P	
Ken Georgetti	M		M	M	
Chief Clarence Louie	M			M	M
Catherine McLay	M	M	P		
Joanne McLeod	VP	M			M
Craig Munroe	M		M	M	
Darrell Mussatto	M		M		P
Brant Randles	M	M		M	

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

## Rémunération des membres du conseil d'administration

En milliers de dollars canadiens

Nom	Honoraires annuels <sup>(1)</sup>	Autres frais	Total
Judy Rogers	180	–	180
James Belsheim	45	50	95
Bruce Chan	53	46	99
Mike Corrigan	53	60	113
Ken Georgetti	45	48	93
Chief Clarence Louie	45	54	99
Catherine McLay	53	49	102
Joanne McLeod	70	50	120
Craig Munroe	45	55	100
Darrell Mussatto	53	52	105
Brant Randles	45	60	105
<b>Total</b>	<b>687</b>	<b>524</b>	<b>1 211</b>

<sup>(1)</sup> Exclut les rajustements des honoraires en 2021.

### Examen de la rémunération

Conformément à l'examen de la rémunération des cadres dirigeants réalisé début 2021, le comité de gouvernance et des relations extérieures a réalisé un examen de la rémunération des membres du conseil d'administration début 2022. Avant cet examen, le dernier examen complet de la rémunération des membres du conseil d'administration avait eu lieu en 2015. Le conseil d'administration passe en revue la rémunération des membres du conseil d'administration sur une base annuelle et, de temps à autre, retient les services d'un consultant externe pour procéder à un examen de la rémunération. Le prochain examen devrait avoir lieu en 2024.

L'examen de la rémunération des membres du conseil d'administration en 2022 a suivi une approche similaire à celle de l'examen de la rémunération des cadres dirigeants en 2021. La rémunération des membres du conseil d'administration a été comparée à celle d'un groupe de pairs de la fonction publique et d'un groupe de pairs du secteur privé; cet ensemble de données comparables était similaire à celui utilisé aux fins de l'examen de la rémunération des cadres dirigeants (voir les entreprises comparables à la page 39), l'accent étant mis sur les pairs les plus proches de l'Administration portuaire. En fin de compte, le conseil d'administration a décidé qu'une pondération de 80 % pour la fonction publique et de 20 % pour le secteur privé reflétait le bassin de talents correspondant aux membres du conseil d'administration. Par rapport à la pondération appliquée à la rémunération des cadres dirigeants, cette pondération fait état d'un bassin de talents plus provincial ou national, plutôt que national et international pour les cadres dirigeants, et moins aligné sur les organisations cotées en bourse par rapport aux cadres dirigeants.

En raison d'un retard dans la réalisation de l'examen, dû à d'autres priorités stratégiques et en lien avec la COVID, les ajustements qui ont été approuvés au début de 2022 ont été payés rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.

### Lettre de la présidente du conseil d'administration

Chers intervenants,

#### Faits saillants de 2022

En 2022, la forte demande mondiale de ressources canadiennes a soutenu les échanges commerciaux par l'intermédiaire du Port de Vancouver, le plus grand port du Canada, malgré les répercussions commerciales des défis continus et complexes de la chaîne d'approvisionnement et de la mauvaise récolte de céréales canadiennes de 2021. Dans ce contexte difficile, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a continué à mettre en œuvre son programme stratégique grâce au dévouement de ses employés, dont la plupart ont repris le chemin du bureau en 2022 après avoir travaillé à distance pendant deux ans en raison de la pandémie de COVID-19, et grâce à l'ingéniosité et au travail acharné de l'ensemble de la communauté portuaire, qui a continué à faire circuler les marchandises pour le Canada et les Canadiens au cours d'une autre année difficile.

L'une des forces fondamentales du port, à savoir les capacités de manutention de marchandises les plus diversifiées de tous les ports d'Amérique du Nord, a permis d'assurer la résilience des flux commerciaux, malgré les difficultés rencontrées cette année. Un fort rebond des céréales au quatrième trimestre, les deuxièmes volumes annuels les plus élevés de conteneurs et de potasse à ce jour, et des volumes records de charbon ont contribué à compenser les baisses dans le secteur céréalier jusqu'au milieu de l'année, ce qui s'est traduit par 141 millions de tonnes métriques prises en charge dans l'ensemble du port, soit une baisse de 3 % par rapport à 2021. Après une interruption de deux ans en raison des restrictions liées à la pandémie, la communauté portuaire et les partenaires touristiques de Vancouver ont accueilli en avril 2022 le redémarrage des croisières au Canada pour ce qui s'est avéré être une solide saison de retour au Port de Vancouver, y compris un nombre record de 307 escales de navires de croisière, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2019. L'Administration portuaire et les intervenants du secteur des croisières à Vancouver ont joué un rôle de premier plan dans les discussions nationales visant à garantir une reprise sécuritaire des croisières au Canada.

Le retour des revenus des croisières a contribué à une augmentation de 11,1 % des revenus globaux et de 10,5 % du BAIDA, ce qui a permis à l'Administration portuaire d'investir 233 millions de dollars en immobilisations en 2022, principalement dans les infrastructures et les terrains favorisant les échanges commerciaux, contre 208 millions de dollars investis en 2021. Malgré le paysage commercial difficile en 2021 et 2022, les investissements en capital de l'Administration portuaire au cours des deux années ont augmenté par rapport à la moyenne historique de 10 ans des investissements annuels de l'Administration portuaire, alors qu'elle mène des projets visant à améliorer la capacité commerciale du port et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, au profit des Canadiens dans l'ensemble du pays.

Tout au long de 2022, des progrès significatifs ont été réalisés sur les projets d'infrastructure en cours de développement, d'une valeur de près d'un milliard de dollars, que l'Administration portuaire fait progresser en partenariat avec le gouvernement et l'industrie pour répondre à la demande commerciale croissante, améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et remplir notre mandat fédéral consistant à permettre la réalisation des objectifs commerciaux du Canada par l'intermédiaire du port. Les principales étapes de 2022 comprennent l'achèvement de la construction du projet d'agrandissement du terminal Centerm, qui est conçu pour optimiser l'utilisation des terrains et fournir 60 % de capacité commerciale supplémentaire grâce à un agrandissement de 15 % de la superficie du terminal et à sa reconfiguration, ainsi que l'achèvement du projet d'alignement routier et ferroviaire de la rue Commissioner, qui est le deuxième projet soutenu par le Fonds national des corridors commerciaux à être achevé au niveau de la porte d'accès de Vancouver, après l'achèvement du projet de passage inférieur sous la route Mountain en 2021.

Neuf ans après que le projet du Terminal 2 à Roberts Bank proposé par l'Administration portuaire a été soumis au processus fédéral d'évaluation environnementale, l'Administration portuaire a continué à faire avancer le projet en franchissant les dernières étapes du processus l'année dernière. En mars 2022, l'Agence canadienne d'évaluation d'impact (ACEI) a conclu une période de consultation publique sur notre réponse à la demande d'information et à propos des conditions provisoires liées au projet. L'Administration portuaire a présenté une soumission finale à l'ACEI pour montrer comment les questions soulevées pendant la période de consultation publique, telles que la nécessité du projet, les avantages et les mesures d'atténuation renforcées pour protéger les espèces clés, seront abordées. Tout au long de l'année, l'Administration portuaire a continué à établir des relations positives et durables avec les groupes autochtones afin de s'assurer que le projet est guidé par les connaissances, les relations et la gestion environnementale et culturelle des Autochtones.

Alors que les ports de la côte ouest du Canada devraient manquer de capacité de transport de conteneurs d'ici le milieu ou la fin des années 2020, le projet du Terminal 2 à Roberts Bank représente l'occasion pour le Canada de fournir une capacité opportune pour répondre aux besoins commerciaux croissants de notre pays, de soutenir le succès de la stratégie indopacifique du Canada, qui élargit les échanges commerciaux avec une région en voie de représenter 50 % du PIB mondial d'ici 2040, et de renforcer l'accès fiable aux marchandises que les Canadiens utilisent tous les jours. Il revêt une importance capitale pour l'avenir commercial du Canada. L'Administration portuaire espère qu'une décision sur le projet sera prise prochainement.

Parallèlement à son travail visant à développer les capacités commerciales et à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement, l'Administration portuaire a continué à faire progresser une série de programmes environnementaux au sein du port afin de protéger et d'améliorer l'environnement autour du port. L'Administration portuaire s'efforce également de réduire de 40 % les émissions de carbone provenant de ses propres activités d'ici à 2030 et de réduire à zéro les émissions de carbone liées au port d'ici à 2050, conformément aux objectifs du Canada. L'Administration portuaire a atteint son objectif interne pour 2030 en 2022 avec la mise en service de nouvelles chaudières à haut rendement énergétique à Canada Place. Dans le cadre des objectifs à plus long terme, l'Administration portuaire est heureuse de s'associer à la province de la Colombie-Britannique et à plusieurs parties prenantes du port pour financer l'essai de carburants et de technologies à faibles émissions dans l'ensemble du port par l'intermédiaire de l'initiative de technologie à faibles émissions.

Du point de vue de la biodiversité, le programme ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Observation), mené par l'Administration portuaire, a permis de coordonner des mesures de réduction du bruit sous-marin dans les zones géographiques les plus vastes à ce jour : 80 milles nautiques de la mer des Salish, une zone couvrant près de 50 % de l'ensemble de l'habitat critique des épaulards résidents du Sud qui entrecoupe les voies de navigation. En outre, en 2022, un taux record de 86 % de tous les grands navires commerciaux a participé aux mesures du programme pour favoriser des mers plus calmes et des baleines en meilleure santé.

La discussion et l'analyse suivante sur la rémunération détaillent les programmes de rémunération et de la philosophie de la paye en fonction du rendement du conseil d'administration et de l'Administration portuaire.

Cordialement,

Judy Rogers

Présidente du conseil d'administration

## Analyse de la rémunération

L'analyse suivante de la rémunération apporte des renseignements sur la philosophie de la rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, les processus applicables pour fixer la rémunération, et la rémunération véritablement versée aux principaux dirigeants (en date du 31 décembre 2022) :

- Robin Silvester, président-directeur général (PDG)
- Victor Pang, directeur financier
- Peter Xotta, vice-président aux opérations et à la chaîne d'approvisionnement
- Cliff Stewart, vice-président à l'infrastructure
- Duncan Wilson, vice-président à l'environnement et aux 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 de la haute direction, de l'ensemble des dispositions relatives à la rémunération de l'équipe de la haute direction, des recommandations propres à la rémunération du PDG, et des risques connexes. En outre, le comité examine et approuve les systèmes de primes de l'Administration portuaire et les mesures du rendement connexes avec la participation du comité des projets majeurs d'immobilisations.

Dans le cadre de l'accomplissement de son mandat, le comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité s'est réuni huit fois en 2022, 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 conseiller indépendant 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 du conseil d'administration et de la haute direction. 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 cadre normal, la philosophie de la rémunération des cadres dirigeants, les niveaux de rémunération et les programmes incitatifs. En 2022, le comité n'a eu besoin que d'un soutien limité de la part de Hugessen Consulting, étant donné que les examens de la rémunération des cadres dirigeants et des membres du conseil d'administration sont effectués sur un cycle de trois ans, le prochain examen étant prévu pour 2024.

### Examen de la rémunération

En mars 2021, le conseil d'administration a confirmé la rémunération des cadres dirigeants de l'Administration portuaire comme cela apparaît ci-dessous.

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

Le Port de Vancouver est de loin le plus grand port du Canada (environ la taille cumulée des cinq autres principaux ports canadiens) et l'un des 30 plus grands ports du monde sur la base du tonnage de marchandises traitées, ce qui rend possibles des échanges commerciaux annuels représentant plus de 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 facilitateur de premier plan des échanges commerciaux du Canada, ce qui est fondamental pour le développement économique du pays en le reliant aux marchés mondiaux.

L'Administration portuaire n'entretient aucun lien de dépendance avec le gouvernement 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 d'acheter, de créer, de gérer et de louer les terres fédérales qui composent le Port de Vancouver à des exploitants de terminaux indépendants qui s'occupent des marchandises circulant par le port, ainsi qu'en fournissant l'infrastructure maritime, routière et autre destinée à soutenir le fonctionnement et la croissance du port.
- L'action de l'Administration portuaire s'inscrit dans le contexte de marchés commerciaux comme les intervenants et utilisateurs du secteur privé (entreprises de transport, exploitants de terminaux, producteurs de marchandises); les fournisseurs (les entreprises de transport ferroviaires ou terrestres) et les concurrents (les autres ports nord-américains).

- L'Administration portuaire est un important promoteur et propriétaire immobilier, et elle gère le plus grand portefeuille de terrains industriels dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et obtient les nouveaux terrains nécessaires pour soutenir les objectifs commerciaux du Canada sur un marché immobilier très limité et concurrentiel.
- Depuis sa fusion en 2008, l'exécution par l'Administration portuaire de son mandat fédéral – tel que défini par la *Loi maritime du Canada* – et ses investissements en capital ont contribué à une croissance du commerce international d'environ 40 %, bien supérieure au taux de croissance de l'économie canadienne.

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

**Mobilisation des groupes autochtones et des parties prenantes :** L'Administration portuaire mobilise de nombreux groupes autochtones et un vaste éventail d'intervenants, y compris 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 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 présentent des intérêts divergents dynamiques. Il est essentiel pour la réussite du port d'assurer la surveillance de ces intérêts et de trouver un équilibre entre eux.

**Facilitateur du commerce et moteur économique :** L'Administration portuaire doit être au courant des tendances commerciales et de la demande internationales afin de remplir son mandat consistant à favoriser les échanges commerciaux du Canada par l'intermédiaire du Port de Vancouver. Cela comprend le fait de soutenir la chaîne d'approvisionnement du port de manière proactive par l'intermédiaire de la gestion des terrains, de l'analyse de la capacité de la chaîne d'approvisionnement et de l'élaboration de projets stratégiques. Ce rôle comprend également le fait d'interagir avec de multiples ordres de gouvernement, ainsi qu'avec les entreprises canadiennes et mondiales.

**Développement de l'infrastructure :** L'Administration portuaire est en train d'entreprendre et mener des projets importants de développement de l'infrastructure, à la fois sur les terrains du port et à l'extérieur de ceux-ci, l'objectif étant d'accompagner la croissance des échanges commerciaux. Ces projets nécessitent une collaboration et des négociations complexes avec un vaste éventail de représentants gouvernementaux, de parties prenantes de l'industrie et de groupes autochtones. Ces dernières années, plus de la moitié du milliard de dollars d'investissements prévus pour des projets a été investi dans des infrastructures favorisant les échanges commerciaux, à l'exclusion du projet du Terminal 2 à Roberts Bank estimé à 3 milliards de dollars.

**Développement de l'infrastructure numérique et d'un service de données sur la porte d'accès :** L'Administration portuaire dirige le développement d'initiatives liées aux données et à la numérisation pour améliorer l'échange de données entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement dans le but de fournir une meilleure visibilité opérationnelle et d'assurer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que l'optimisation de la capacité du réseau commercial. Ces initiatives donneront également aux parties prenantes de la porte d'accès une vue d'ensemble des opérations, permettant une prise de décision basée sur des éléments probants pour la planification des opérations à moyen terme et le développement de l'infrastructure à long terme au sein de la porte d'accès. La plateforme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement (SCVP) constitue la première étape de ce développement, avec la création d'un système de gestion des données qui regroupera les données pour tous les mouvements de marchandises et fournira une plateforme unique pour les nouvelles applications axées sur l'optimisation des opérations de la chaîne d'approvisionnement au Port de Vancouver. Le programme de gestion active de la circulation des navires représente le premier outil d'optimisation de ce système. Il permet une meilleure utilisation de la gestion et de la visibilité des mouillages, ainsi qu'une meilleure planification des mouvements de navires au sein de la porte d'accès.

**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 port. Ce travail permet d'assurer la bonne circulation des marchandises à destination et en provenance du port et de prévenir les incidents. Cela permet également la création de plus de 115 000 emplois directs, indirects et induits, soutenus par les opérations en cours au Port de Vancouver et liées à celui-ci.

**Consultation des groupes autochtones :** Il incombe à l'Administration portuaire de consulter les Autochtones au sujet de l'élaboration de projets, ce qui nécessite des interactions continues et l'établissement de relations avec plus de 35 Premières Nations.

**Protection de l'environnement :** L'Administration portuaire possède une responsabilité fédérale en ce qui a trait aux projets des locataires et aux examens environnementaux, à la surveillance de la conformité et à la prestation d'un vaste éventail de programmes environnementaux qui nécessitent souvent une collaboration importante ou comportent des éléments difficiles telle l'opposition du public.

---

## Philosophie de la rémunération des cadres dirigeants

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

- maximiser le rendement dans la réalisation du plan d'activités annuel de l'Administration portuaire;



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

Le conseil d'administration analyse un vaste marché de cadres dirigeants talentueux qui reflète les compétences et l'expérience nécessaires pour exécuter le plan stratégique et faire fonctionner efficacement l'Administration portuaire. Il s'agit notamment de posséder des connaissances sur les affaires internationales et l'économie mondiale, la gestion environnementale et de la durabilité, la gestion légale et réglementaire, la responsabilité publique, le développement de l'infrastructure, ainsi que la mobilisation et la consultation des intervenants, des gouvernements et des Autochtones. L'Administration portuaire recherche des cadres talentueux tant au niveau national qu'international afin de s'assurer que les candidats possèdent les compétences et l'expérience requises. La philosophie de la rémunération des cadres dirigeants penche maintenant vers une rémunération variable et conditionnelle fondée sur la combinaison du rendement individuel et du rendement de l'Administration portuaire, et mesurée par l'intermédiaire des programmes de systèmes de primes annuelles de court et moyen termes pour les cadres dirigeants.

## Entreprises comparables

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

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

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

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

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

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

## Positionnement relativement à la paye

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

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

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

---

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

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

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

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

### Salaire de base

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

### Système de primes à court terme

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

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

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

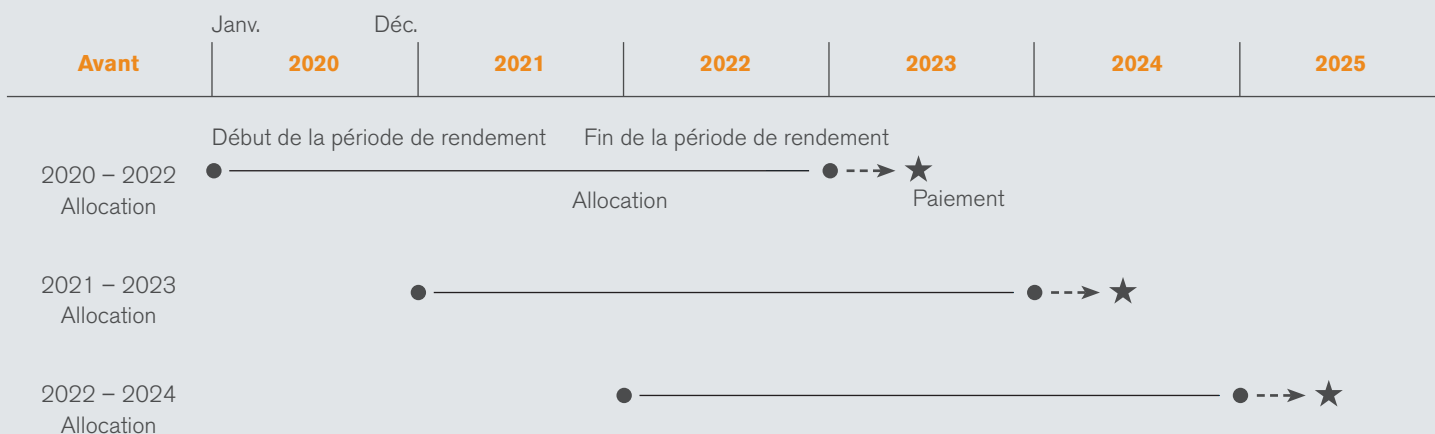
Le système de primes à court terme est conçu comme suit :

- **Il est à 30 % lié à un tableau de bord équilibré** : Mélange de mesures financières et non financières examinées tous les ans par le conseil d'administration
- **Il est à 60 % stratégique** : Objectifs approuvés par le conseil d'administration pour le plan de rendement annuel du PDG et par le PDG pour les plans de rendement des cadres dirigeants. Les objectifs peuvent comprendre, mais sans s'y limiter, les domaines suivants : le rendement du port, la capacité globale de chargement, le développement sectoriel, l'environnement et les relations avec les Autochtones.

- **Il est à 10 % individuel** : Les catégories peuvent varier en fonction du rôle; elles font l'objet d'un accord annuel intervenant dans les discussions entourant le plan de rendement, et peuvent comprendre les éléments suivants : culture et participation, planification de la relève et perfectionnement des employés, et contribution individuelle.

## Système de primes à moyen terme

Depuis 2019, le PDG et l'ensemble des cadres dirigeants sont admissibles à des primes en espèces triennales en fonction du rendement de l'entreprise. Les cadres dirigeants disposent d'un résultat visé prédéterminé qui variera en fonction du rendement. Les récompenses et versements sont échelonnés comme suit :



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

Les allocations 2019–2021 attribuées en 2022 (désignées par l'appellation « allocations de 2022 ») sont axées sur les projets d'immobilisations stratégiques visant à renforcer la capacité de conteneurs (le projet d'agrandissement du terminal Centerm et le projet du Terminal 2 à Roberts Bank) et les projets routiers et ferroviaires dans l'ensemble de la porte d'accès. Conjointement, ces projets sont fondamentaux pour la capacité du port et de l'Administration portuaire à atteindre les objectifs commerciaux du Canada. La capacité de conteneurs sur la côte ouest du Canada devrait être épuisée d'ici le milieu des années 2020. La capacité en matière de réseau ferroviaire que les projets menés au sein de la porte d'accès sont en train d'offrir est essentielle à la croissance des échanges commerciaux dans l'ensemble des secteurs au cours de la décennie à venir.

## Prestations de retraite et autres avantages indirects

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

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

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

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

## Tableaux de rémunération réalisée de la direction en 2022

En milliers de dollars

Nom et poste	Fin de l'exercice	Salaire	Primes annuelles	Primes à moyen terme (versées)	Prestations de retraite <sup>1</sup>	Autres prestations	Rémunération totale
		A	B	C	D	E	A+B+C+D+E
R. Silvester, Président-directeur général	2022	725	437	399	104	12	1 677
V. Pang, directeur financier	2022	419	202	165	53	12	851
P. Xotta, vice-président aux opérations et à la chaîne d'approvisionnement	2022	401	212	170	–	12	795
C. Stewart, vice-président à l'infrastructure	2022	419	207	165	53	12	856
D. Wilson, vice-président à l'environnement et aux affaires externes	2022	387	168	132	46	12	745
		<b>2 351</b>	<b>1 226</b>	<b>1 031</b>	<b>256</b>	<b>60</b>	<b>4 924</b>

<sup>1</sup> Les prestations de retraite représentent des considérations en espèces pour chaque titulaire. Pour P. Xotta, aucun paiement en espèces n'a été effectué en raison de sa participation au régime de retraite à prestations déterminées. Il convient de noter qu'il est sorti en décembre 2022 du régime de retraite à prestations déterminées.

## Régimes de retraite

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

### Régimes de retraite à prestations déterminées

Les employés embauchés par l'ancienne administration portuaire de Vancouver avant le 1<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 contributions des employés s'élèvent à 4 % des gains ouvrant droit à pension jusqu'au maximum annuel de ces gains en vertu du Régime des pensions du Canada, plus 7,5 % des gains ouvrant droit à pension qui dépassent le maximum annuel pour ces gains. Le montant de la pension d'un employé est calculé en prenant 2 % de la moyenne de ses cinq meilleures années de gains ouvrant droit à pension (définis comme le salaire et les primes) que l'on multiplie par le nombre d'années de service portées au crédit jusqu'à un maximum de 35 années. La pension annuelle payable est indexée en fonction de la hausse de l'indice des prix à la consommation.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser offre également un régime complémentaire de retraite aux participants au régime de retraite à prestations déterminées. Le régime complémentaire de retraite fournit des prestations de retraite dépassant le montant maximum autorisé en vertu des règles fiscales actuelles s'appliquant aux régimes de retraite de base. Le régime complémentaire de retraite prévoit les contributions de l'employeur et des employés conformément aux modalités du régime. L'employeur verse les montants supplémentaires

nécessaires à la fourniture de la prestation minimale pour chaque régime. L'âge normal de départ à la retraite au titre des régimes de retraite de base et du régime complémentaire de retraite est de 65 ans. Les participants sont admissibles à un départ à la retraite avec une pension non réduite lorsqu'ils ont atteint l'âge de 60 ans et ont effectué au moins deux ans de service de participation ou lorsqu'ils ont atteint l'âge de 55 ans et comptent au moins 30 ans de service de participation.

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

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

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

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

## Notre mission

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

## Notre vision

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

## Notre définition d'un port durable

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

## Nos valeurs

Amélioration continue

Collaboration

Réceptivité vis-à-vis de la clientèle

Responsabilité

### 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)