



PORT de
vancouver

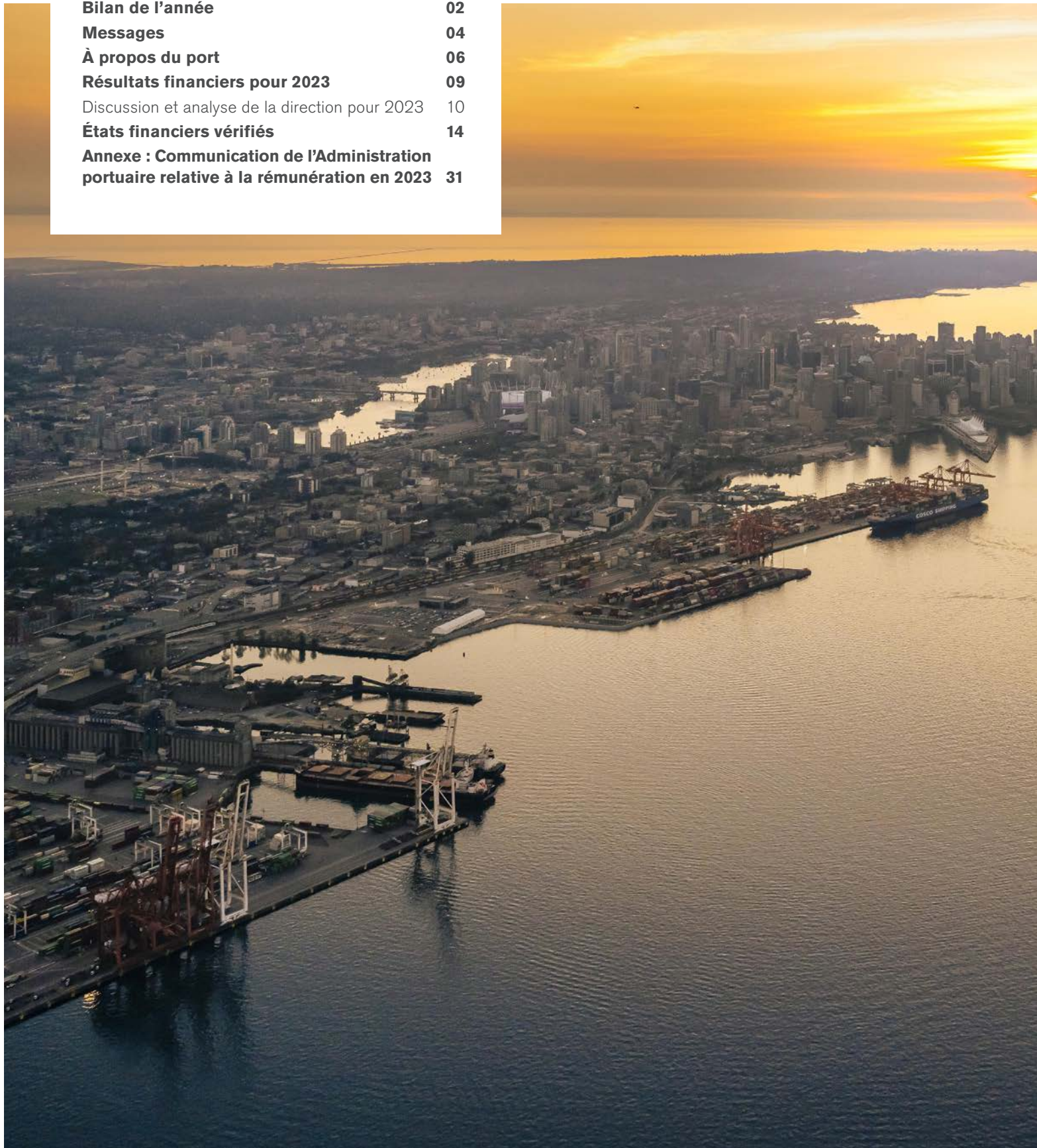
Administration portuaire
Vancouver-Fraser

Rapport financier 2023



Table des matières

Bilan de l'année	02
Messages	04
À propos du port	06
Résultats financiers pour 2023	09
Discussion et analyse de la direction pour 2023	10
États financiers vérifiés	14
Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2023	31





À propos du présent rapport

Le rapport financier de 2023 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 augmenté de 6 % pour atteindre 150 millions de tonnes métriques en 2023, par rapport à 141 millions de tonnes métriques en 2022.

Automobile



↑ 36 %

Le volume du secteur automobile a atteint 454 151 unités, ce qui représente une augmentation de 36 % par rapport à 2022, qui s'explique par une forte demande des consommateurs et une production mondiale améliorée.

Marchandises diverses



↓ 7 %

Le volume de marchandises diverses a atteint 18 millions de tonnes métriques, 7 % de moins qu'en 2022, en raison de la baisse des volumes de produits forestiers et des marchandises diverses canadiennes.

Vrac



↑ 11 %

Le volume du vrac a atteint 110 millions de tonnes métriques, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2022, en grande partie en raison de la hausse de 39 % des volumes de céréales. Les volumes de charbon, de produits pétroliers et de minéraux ont augmenté de 7 %, 12 % et 7 % respectivement.

Conteneurs



↓ 12 %

Le volume de conteneurs a atteint 3 millions équivalents vingt pieds (EVP), une baisse de 12 % par rapport à 2022. Les exportations de conteneurs chargées plus élevées étaient compensées par les importations de conteneurs chargés et les exportations de conteneurs vides plus faibles.

Croisières



↑ 53 %

Le nombre de passagers transportés a atteint le chiffre de 1 243 060, soit une augmentation de 52 % par rapport à 2022, établissant un nouveau record annuel s'appuyant sur un fort rebond de la demande pour les croisières.

Faits saillants concernant les opérations (en milliers)	2019	2020	2021	2022	2023
Automobiles (unités)	420	345	356	334	454
Marchandises diverses (tonnes métriques)	17 165	16 731	19 793	19 828	18 497
Vrac (tonnes métriques)	99 697	101 770	101 719	99 029	109 574
Marchandises en conteneurs (tonnes métriques)	26 923	26 604	24 605	22 226	21 856
Tonnage total (tonnes métriques)	144 204	145 451	146 474	141 416	150 381
Conteneurs (EVP)	3 399	3 468	3 679	3 557	3 127
Croisiéristes	1 071	–	–	810	1 243

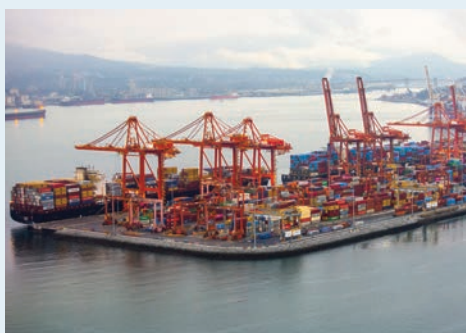
Administration portuaire Vancouver-Fraser

Investissements stratégiques en capital

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser finance des projets d'investissement dans le cadre de son mandat d'intérêt public visant à soutenir la croissance du commerce canadien et à améliorer les problèmes d'efficacité 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 2023 comprenaient les éléments suivants :



Projet d'optimisation du terminal Annacis Auto L'Administration portuaire dirige le projet d'optimisation du terminal Annacis Auto, en partenariat avec Wallenius Wilhelmsen, qui permettra d'améliorer l'efficacité des opérations actuelles du terminal et d'augmenter sa capacité à traiter un plus grand volume d'importations d'automobiles à l'avenir. Les améliorations ferroviaires réalisées au niveau du terminal ont été achevées à la fin du mois de mars 2023, et le projet progresse maintenant dans la construction d'un nouveau centre de traitement des véhicules.



Projet d'agrandissement du terminal Centerm et projet d'accès à la rive sud Le projet d'agrandissement du terminal Centerm a été achevé au début de 2023 et, avec l'achèvement de la construction de la route Waterfront, le projet d'accès à la rive sud a été achevé en mai 2023. L'Administration portuaire a réalisé ce projet afin d'augmenter la capacité du terminal Centerm et de supprimer les conflits routiers et ferroviaires dans la région pour relier les terminaux directement à la route transcanadienne.



Projet d'amélioration des infrastructures de transport dans les terrains portuaires de Fraser Surrey L'Administration portuaire dirige les travaux d'amélioration des routes et du réseau ferroviaire dans les terrains portuaires de Fraser Surrey afin de réduire les embouteillages et les retards aux passages à niveau, et d'améliorer la capacité des locataires du port à transporter des marchandises. La phase de construction du projet a débuté en octobre 2023.



Projet du Terminal 2 à Roberts Bank L'Administration portuaire dirige le projet du Terminal 2 à Roberts Bank pour répondre aux besoins d'échanges commerciaux de conteneurs à long terme du Canada au Port de Vancouver. À l'issue d'un processus d'évaluation rigoureux, le projet a franchi deux étapes importantes en 2023. En avril, le gouvernement du Canada a approuvé le projet et, en septembre, le gouvernement de la Colombie-Britannique a émis un certificat d'évaluation environnementale.



Message de la présidente du conseil d'administration

Grâce au travail acharné et au dévouement des opérateurs de terminaux, des partenaires de la chaîne d'approvisionnement et de la main-d'œuvre, le Port de Vancouver continue de soutenir les échanges commerciaux du Canada.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a pour mandat de faciliter les échanges commerciaux transitant par le port, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales. 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 2023 de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, qui détaille les volumes commerciaux de 2023 dans les divers secteurs de marchandises du Port de Vancouver, la situation financière de l'Administration portuaire et les investissements stratégiques que cette dernière a réalisés pour soutenir la croissance commerciale à long terme du Canada.

Malgré une autre année complexe et difficile pour le plus grand port du Canada, les excellents résultats présentés dans ce rapport témoignent du travail exceptionnel de la communauté portuaire et de la chaîne d'approvisionnement qui se trouve au premier plan des échanges commerciaux du Canada en 2023,

soutenue par la gestion efficace du port effectuée par l'Administration portuaire.

À la fin de l'année 2023, le conseil d'administration a eu le plaisir de nommer Peter Xotta au poste de président-directeur général de l'Administration portuaire, à la suite d'une recherche exhaustive de cadres. Peter Xotta compte près de 30 ans d'expérience obtenue auprès de l'Administration portuaire et d'autres organisations auparavant, dont plus d'une décennie au sein de l'équipe de direction de l'Administration portuaire.

Alors que nous faisons le bilan de l'année 2023, au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier l'ensemble de la communauté portuaire et de la chaîne d'approvisionnement pour le travail remarquable qu'elle a accompli au cours d'une autre année difficile, et qui a permis d'obtenir des résultats financiers solides. Je tiens également à remercier l'équipe de direction de l'Administration portuaire et ses employés dévoués pour le travail qu'ils réalisent en permanence afin d'atteindre les objectifs commerciaux du Canada par l'intermédiaire de la porte d'accès de Vancouver et de générer des avantages économiques partagés dans l'ensemble du pays.

A handwritten signature in black ink that reads "C. McLay". The signature is fluid and cursive.

Catherine McLay
Présidente du conseil d'administration



Message du président-directeur général

En 2023, les terminaux du Port de Vancouver et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont répondu à la forte demande mondiale pour les produits de base canadiens et ont enregistré des volumes commerciaux records au niveau du port, malgré les répercussions d'un ralentissement de l'économie mondiale et un paysage commercial mondial difficile, notamment des perturbations des routes commerciales du canal de Panama et de la mer Rouge, ainsi qu'une grève de 13 jours qui a touché les terminaux de conteneurs, de vrac, de marchandises diverses et d'automobiles du port. Battant le précédent record de volume de marchandises établi en 2018, les opérateurs de terminaux et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont déplacé 150,4 millions de tonnes métriques de marchandises en 2023, en hausse de 6 % par rapport à 2022 et de 2 % par rapport à 2018, soutenus par une augmentation de 12 % des volumes d'exportation, de fortes importations d'automobiles et une année phare pour les croisières, avec un record de 1,24 million de passagers accueillis au terminal de croisières de Canada Place. Alors que les importations de conteneurs ont diminué en 2023, conformément aux tendances observées sur la côte ouest, les volumes se sont renforcés au début de 2024. Les recettes de l'Administration portuaire ont augmenté de 17,7 % en 2023, soutenues par de solides résultats en matière de revenus locatifs et de croisières, ce qui a permis de réaliser 142 millions de dollars d'investissements nets en capital tout au long de l'année, principalement dans l'infrastructure afin d'améliorer la capacité commerciale du port et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. En 2023, l'Administration portuaire a franchi des étapes importantes en matière d'infrastructure avec l'achèvement du projet d'agrandissement du terminal Centerm, en partenariat avec l'opérateur de terminal DP World, et l'obtention des approbations fédérales et provinciales pour le projet du Terminal 2 à Roberts Bank. En outre, l'Administration portuaire a achevé le projet d'accès à la rive sud, fait progresser la construction du projet d'optimisation du terminal Annacis Auto, en partenariat avec l'exploitant du terminal Wallenius Wilhelmsen, et entamé la construction du projet d'amélioration des infrastructures de transport dans les terrains portuaires de Fraser Surrey. Tous ces projets soutiennent la capacité, l'efficacité et la résilience des échanges commerciaux du Canada.

Parallèlement au travail de l'Administration portuaire, j'aimerais remercier les locataires du port qui ont continué d'investir et de faire progresser la capacité et les améliorations opérationnelles en 2023 afin d'assurer le succès à long terme de leurs entreprises et du port, notamment : Le projet d'exportation de potasse de Westshore Terminals Limited Partnership en partenariat avec BHP, le projet de modernisation et d'agrandissement de Trans Mountain Corp. au terminal maritime Westridge, l'installation de transbordement d'huile de canola de DP World à DP World Fraser Surrey, et le projet d'agrandissement de l'installation de déchargement de glycol de Pacific Coast Terminals Co. Ltd.

Avec la contribution et la collaboration de l'industrie, l'Administration portuaire a lancé en 2023 Connect+, un nouveau programme global visant à unifier notre série d'initiatives pour exploiter les données et la technologie afin d'optimiser le rendement de la chaîne d'approvisionnement portuaire. Au sein de ce portefeuille, nous avons franchi une étape importante avec le lancement d'un système centralisé de programmation pour les navires commerciaux – le premier du genre dans un port canadien – dans la voie navigable très fréquentée de Second Narrows, alors que nous nous efforçons de développer la capacité commerciale maritime latente pour répondre à la croissance du commerce du Canada tout en atténuant ses impacts environnementaux et sociaux.

Toujours en 2023, l'Administration portuaire a continué à mettre en œuvre des programmes et des initiatives visant à protéger et à améliorer l'environnement autour du port, et à collaborer avec l'industrie portuaire à cet égard, ainsi qu'à progresser vers le but qu'elle s'est fixé, conformément aux objectifs fédéraux, à savoir éliminer progressivement toutes les émissions portuaires d'ici à 2050.

Je tiens à remercier mon équipe exceptionnelle de l'Administration portuaire, ainsi que nos précieux partenaires de l'industrie, du gouvernement, des Premières Nations et des communautés locales, pour leur collaboration constante à la réussite et à la durabilité du plus grand port du Canada, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Peter Xotta
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.

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.

À titre d'administration portuaire canadienne, nous réalisons ce qui suit :

- Contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie canadienne
- Organiser les services de transport maritime afin de répondre aux besoins des utilisateurs du port à un coût raisonnable
- Fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement
- Être à l'écoute des besoins et des priorités à l'échelle locale
- Solliciter et prendre en compte l'avis des utilisateurs du port et des collectivités locales

Nos responsabilités

Dans le cadre de notre mandat, nous effectuons ce qui suit :

- Louer des terrains aux opérateurs de terminaux qui font transiter les marchandises par le port et aux autres fournisseurs de services qui soutiennent le commerce
- Percevoir des revenus au moyen de loyers et de diverses redevances auprès des utilisateurs du port
- Diriger des projets d'infrastructure pour soutenir la croissance des échanges commerciaux
- Servir d'autorité de délivrance des permis pour l'agrandissement des terminaux et d'autres projets sur les terrains portuaires
- Mettre en œuvre un ensemble de programmes environnementaux
- Travailler en étroite collaboration avec les collectivités locales afin de minimiser les impacts de l'activité portuaire
- Mobiliser les Premières Nations et nouer des relations significatives avec elles
- Collaborer avec d'autres agences en matière de sécurité et de sûreté portuaires





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.

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 500 millions de dollars à 800 millions de dollars auprès de trois banques. Toutes les facilités de crédit renouvelables engagées arrivent à échéance

en mars 2026. Au 31 décembre 2023, 160 millions de dollars ont été puisés dans le cadre de ces trois facilités de crédit renouvelables engagées.

Lettres 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 2023, des lettres de crédit représentant un montant de 11,6 millions 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 a remboursé son prêt à vue non renouvelable non engagé de 0,7 million de dollars en 2023.

Résultats financiers pour 2023

Résumé consolidé



Discussion et analyse de la direction pour 2023

Recettes

359
millions de \$

Les recettes consolidées ont augmenté de 17,7 % pour atteindre 359 millions de dollars en 2023, contre 305,1 millions de dollars en 2022.

BAIIDA

177
millions de \$

Le bénéfice avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements (BAIIDA) consolidé a augmenté de 18,8 % pour atteindre 177,4 millions de dollars en 2023.

Investissement en capital

142
millions de \$

Les investissements en immobilisations corporelles s'élevaient à 142,1 millions de dollars en 2023, contre 233,4 millions de dollars en 2022.

La croissance du chiffre d'affaires et du BAIIDA est principalement due à l'augmentation des loyers et des frais qui recouvrent l'investissement de l'Administration portuaire dans le développement des capacités. La diminution des investissements d'une année sur l'autre est principalement due au calendrier des différents cycles de vie des projets, notamment l'achèvement du projet d'agrandissement du terminal Centerm et du projet d'accès à la rive sud.

Faits saillants financiers (en milliers)	2019	2020	2021	2022	2023
Recettes	301 318 \$	274 082 \$	274 671 \$	305 099 \$	358 989 \$
Charges d'exploitation	155 510 \$	153 922 \$	179 221 \$	193 690 \$	230 999 \$
BAIIDA	183 668 \$	158 511 \$	135 165 \$	149 356 \$	177 442 \$
Investissements en capital	190 526 \$	315 377 \$	207 511 \$	233 382 \$	142 130 \$

Résumé consolidé

(en milliers)	2023	2022	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Revenu net	95 885 \$	106 050 \$	(10 165)	(9,6 %)
Ajouter : Amortissement	49 452	37 947	11 505	30,3 %
Ajouter : Autres dépenses	32 105	5 359	26 746	499,1 %
BAIIDA	177 442	149 356	28 086	18,8 %

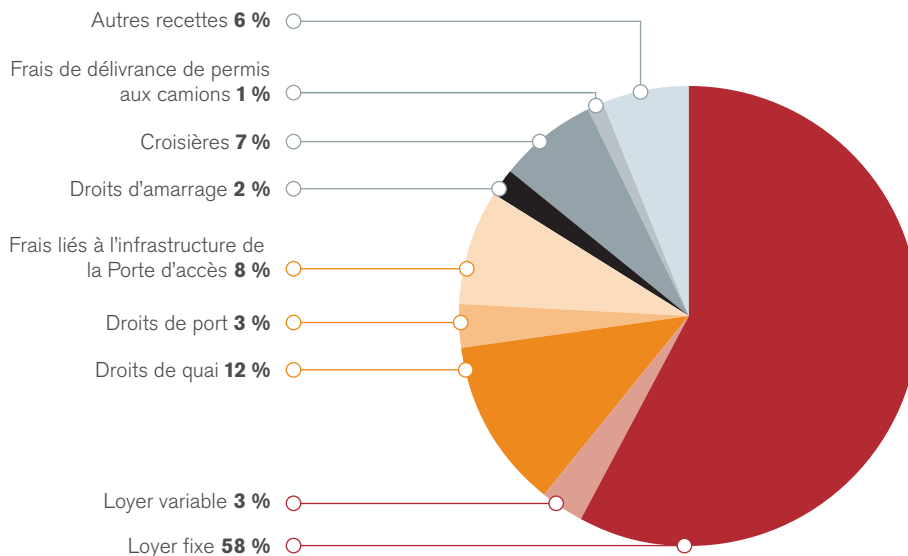
Le BAIIDA a augmenté de 18,8 % pour atteindre 177,4 millions de dollars en 2023, principalement en raison de la hausse des revenus des loyers et des droits, compensée partiellement par des salaires, traitements et avantages plus élevés, ainsi que d'autres dépenses administratives et d'exploitation.

Le bénéfice net s'est élevé à 95,9 millions de dollars en 2023, contre 106 millions de dollars en 2022, soit une baisse de 9,6 %. Cette augmentation de BAIIDA a été compensée par une hausse de dépréciation et une perte de valeur liée aux actifs des projets d'investissement et d'autres coûts de restructuration.

Produits d'exploitation

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

(en milliers)	2023	2022	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Loyer fixe	207 226 \$	173 271 \$	33 955	19,6 %
Loyer variable	12 579	23 495	(10 916)	(46,5 %)
Recettes des loyers	219 805	196 766	23 039	11,7 %
Droits de quai	42 829	43 265	(436)	(1,0 %)
Droits de port	11 907	10 560	1 347	12,8 %
Frais liés à l'infrastructure de la Porte d'accès	27 005	8 104	18 901	233,2 %
Droits d'amarrage	6 894	8 713	(1 819)	(20,9 %)
Croisières	25 976	17 484	8 492	48,6 %
Frais de délivrance de permis aux camions	4 631	4 598	33	0,7 %
Recettes tirées des billets	8	10	(2)	(20,0 %)
Recettes tirées des droits	119 250	92 734	26 516	28,6 %
Autres recettes	19 934	15 599	4 335	27,8 %
Produits d'exploitation	358 989	305 099	53 890	17,7 %



Les produits d'exploitation sont composés du loyer, des frais et des autres revenus. Les produits d'exploitation ont augmenté de 17,7 % pour atteindre 359 millions de dollars en 2023 par rapport à 2022. Dans l'ensemble, le loyer fixe représente 58 % de nos produits d'exploitation, ce qui fournit à l'Administration portuaire une source de revenus constante et prévisible. En 2023, les recettes des loyers ont augmenté de 11,7 % 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 port, les frais liés à

l'infrastructure de la Porte d'accès, les droits d'amarrage, les droits sur les croisières, et les frais de délivrance de permis aux camions. Ces recettes couvrent les coûts d'exploitation courants et les investissements réalisés pour soutenir les activités commerciales du port.

Dans l'ensemble, les recettes tirées des droits en 2023 ont augmenté de 28,6 %, principalement en raison d'une augmentation des frais liés à l'infrastructure de la Porte d'accès, principalement due à la mise en œuvre des frais liés à l'infrastructure de la Porte d'accès 2 (GIF2), à compter du 1^{er} janvier 2023, et d'une augmentation du nombre de passagers.

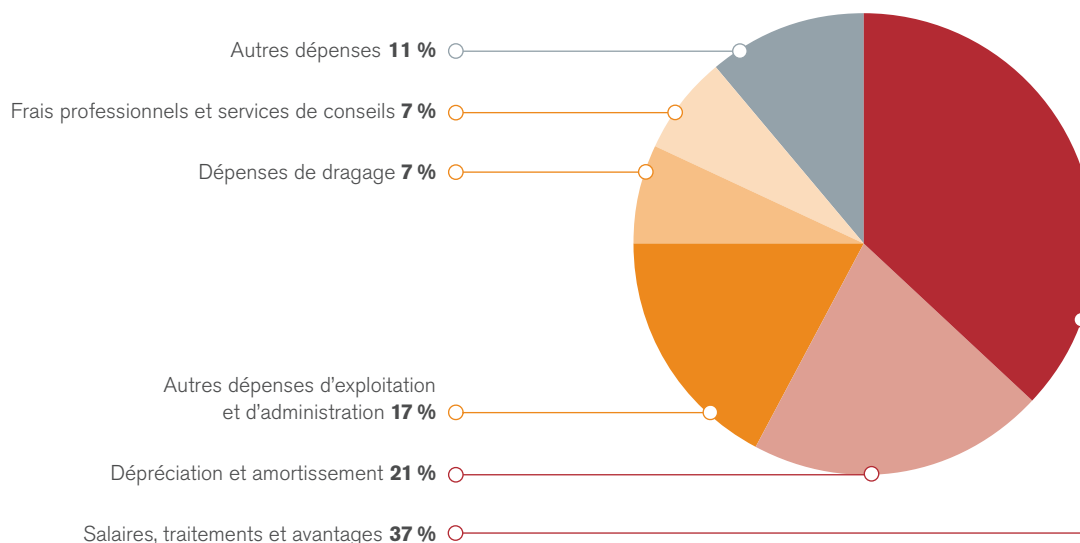
Charges d'exploitation

(en milliers)	2023	2022	Augmentation (baisse) en \$	Augmentation (baisse) en %
Charges d'exploitation normalisées	218 922 \$	193 690 \$	25 232	13,0 %
Dépenses ponctuelles et spéciales	12 077	–	12 077	s.o.
Charges d'exploitation	230 999	193 690	37 309	19,3 %

Les charges d'exploitation de l'Administration portuaire ont augmenté de 37,3 millions de dollars ou de 19,3 % en 2023 par rapport à l'année précédente, pour atteindre 231 millions de dollars. Les dépenses d'exploitation pour 2023 comprennent 12,1 millions de dollars pour des éléments ponctuels et spéciaux. Après normalisation de ces éléments ponctuels et spéciaux, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 25,2 millions de dollars, soit 13,0 %. L'augmentation est principalement due à la hausse des amortissements due à l'achèvement des projets d'agrandissement du terminal Centerm et d'accès à la rive sud, à l'augmentation des coûts de dotation pour faire avancer les initiatives stratégiques et les besoins opérationnels de l'Administration portuaire, à

l'augmentation des coûts des systèmes d'information liés au programme de gestion active de la circulation des navires, au système de délivrance de permis aux camions et au programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi qu'à l'augmentation des allocations fédérales et des paiements versés en remplacement d'impôts.

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 9,2 millions de dollars en 2023. Le montant est calculé en s'appuyant sur les recettes brutes à des taux variant entre 2 % et 6 %, selon le montant brut déterminé.





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 2023 comprennent :

- l'état consolidé résumé de la situation financière au 31 décembre 2023;
- 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 (les « normes IFRS de comptabilité »).

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 9 avril 2024.

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 s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables professionnels agréés
Vancouver (Colombie-Britannique)
Le 10 avril 2024

État consolidé résumé de la situation financière

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Aux 31 décembre 2023 et 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Actif		
Actifs courants		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	\$ 72 598	\$ 80 874
Débiteurs et autres actifs	53 050	53 325
	125 648	134 199
Actifs non courants		
Créances à long terme et autres actifs	61 581	66 717
Charges différées	2 834	3 090
Immobilisations incorporelles	164 682	157 500
Immobilisations corporelles	2 376 983	2 324 530
Total de l'actif	\$ 2 731 728	\$ 2 686 036
Passif et capitaux propres		
Passifs courants		
Créditeurs et charges à payer	\$ 80 278	\$ 102 654
Provisions	17 376	6 451
Produits différés	22 427	21 309
Emprunts (note 5)	-	701
	120 081	131 115
Passifs non courants		
Autres avantages du personnel	1 819	1 615
Passif net au titre des prestations constituées	3 869	2 951
Provisions	12 414	12 316
Produits différés	72 584	72 868
Emprunts (note 5)	159 624	199 656
Autres passifs à long terme	11 857	10 919
Total du passif	382 248	431 440
Capitaux propres		
Capital d'apport	150 259	150 259
Résultats non distribués	2 199 221	2 104 337
Total des capitaux propres	2 349 480	2 254 596
Total du passif et des capitaux propres	\$ 2 731 728	\$ 2 686 036

Engagements et passifs éventuels (notes 6 et 7)

Approuvé au nom du conseil d'administration



Peter Xotta, président et chef de la direction



Bruce Chan, administrateur

État consolidé résumé du résultat global

Administration portuaire Vancouver-Fraser
Exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Produits des activités ordinaires		
Produits locatifs	\$ 219 805	\$ 196 766
Produits tirés des droits	119 250	92 734
Autres produits	19 934	15 599
	358 989	305 099
Charges		
Salaires et avantages du personnel	86 033	64 681
Amortissement	49 452	37 947
Autres charges d'exploitation et frais d'administration	40 017	35 025
Honoraires et services de consultation	15 452	18 583
Dragage	15 468	14 898
Entretien et réparations	6 225	5 875
Paiements en remplacement d'impôts	9 144	8 557
Allocation fédérale	9 208	8 124
	230 999	193 690
Résultat d'exploitation	127 990	111 409
Autres charges (produits)		
Perte de valeur et autres coûts de restructuration	31 806	—
Charges financières	3 009	2 508
(Profit) perte sur la sortie d'actifs	(1 457)	4 005
Revenu de placement	(1 229)	(1 168)
Autres (produits) pertes	(24)	14
	32 105	5 359
Résultat net	95 885	106 050
Autres éléments du résultat global		
Élément qui ne sera pas reclassé en résultat net (Perte) gain actuariel lié aux régimes de retraite à prestations définies	(1 001)	2 203
Résultat global	\$ 94 884	\$ 108 253

État consolidé résumé des variations des capitaux propres

Administration portuaire Vancouver-Fraser
Exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Capital d'apport	Résultats non distribués	Total
Solde au 31 décembre 2021	\$ 150 259	\$ 1 996 084	\$ 2 146 343
Résultat net	—	106 050	106 050
Autres éléments du résultat global			
Gain actuariel lié aux régimes de retraite à prestations définies	—	2 203	2 203
Solde au 31 décembre 2022	150 259	2 104 337	2 254 596
Résultat net	—	95 885	95 885
Autres éléments du résultat global			
Perte actuarielle liée aux régimes de retraite à prestations définies	—	(1 001)	(1 001)
Solde au 31 décembre 2023	\$ 150 259	\$ 2 199 221	\$ 2 349 480

Tableau consolidé résumé des flux de trésorerie

Administration portuaire Vancouver-Fraser
Exercices clos les 31 décembre 2023 et 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	2023	2022
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Résultat net	\$ 95 885	\$ 106 050
Ajustements visant le rapprochement du résultat net avec les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation		
Amortissement	49 452	37 947
(Profit) perte sur la sortie d'actifs	(1 457)	4 005
Perte de valeur et autres coûts de restructuration	31 806	—
Provisions	(191)	(1 754)
Avantages du personnel, montant net	121	138
Divers	231	558
	175 847	146 944
Variations du fonds de roulement hors trésorerie		
Débiteurs et autres actifs	(14 669)	(2 916)
Créditeurs et charges à payer	4 687	5 065
Produits différés	767	5 500
Créance locative à long terme	6 744	(5 660)
	173 376	148 933
Activités d'investissement		
Acquisitions et construction d'immobilisations corporelles	(138 085)	(224 379)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(42 133)	(34 374)
Financement du gouvernement pour des immobilisations corporelles et incorporelles	31 744	19 324
Financement de tiers pour des immobilisations corporelles et incorporelles	6 344	5 363
Variation nette des créances à long terme	1 035	951
Divers	340	193
	(140 755)	(232 922)
Activités de financement		
Remboursement d'emprunts à court terme	(701)	(100)
Produit tiré des emprunts à long terme	49 968	94 714
Remboursement d'emprunts à long terme	(90 000)	(10 000)
Païement des obligations locatives	(164)	(196)
	(40 897)	84 418
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(8 276)	429
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	80 874	80 445
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	\$ 72 598	\$ 80 874
Informations supplémentaires sur les flux de trésorerie		
Intérêts payés	11 643	4 649
Revenu de placement reçu	5 354	1 269

Notes annexes

Administration portuaire Vancouver-Fraser

31 décembre 2023 et 2022

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

1 Nature des activités

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'« Administration ») a été constituée en administration financièrement autonome sans capital actions le 1^{er} janvier 2008 par le gouvernement du Canada en vertu de la *Loi maritime du Canada* (la « Loi »). Le siège social de l'Administration est situé au 100 999 Canada Place, Vancouver (Colombie Britannique). L'Administration est l'agence fédérale 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 1 500 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, longe les territoires revendiqués et établis de plusieurs groupes autochtones Salish de la côte et se trouve à leur intersection.

L'Administration et ses filiales en propriété exclusive, Corporation Place du Canada (« CPC »), Port of Vancouver Ventures Ltd. (« PoVV »), Port of Vancouver Holdings Ltd. (« PoVH »), Port of Vancouver Enterprises Ltd. (« PoVE »), Port of Vancouver Terminals Ltd. (« PoVT »), 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 informations significatives sur les 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 publiées par l'International Accounting Standards Board (« normes IFRS de comptabilité ») 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 10 avril 2024.

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 informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

d) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les dépôts dans les institutions bancaires ainsi que les dépôts à court terme dont l'échéance est d'au plus 90 jours 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 informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

ii) Passifs financiers

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

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

Comptabilisation et évaluation

Au coût amorti

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

Décomptabilisation

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

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

g) Immobilisations incorporelles

i) 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 certains actifs 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 a le contrôle de certains actifs associés aux infrastructures de la Porte d'entrée à l'achèvement ou en est propriétaire. Comme l'Administration a la capacité de fixer les droits et qu'elle touche des droits pour recouvrer les coûts qu'elle a engagés, les coûts sont comptabilisés à titre d'immobilisations corporelles lorsque les critères d'inscription à l'actif sont remplis. Par conséquent, ces actifs sont comptabilisés à titre d'immobilisations corporelles à durée de vie déterminée et sont amortis sur leur durée d'utilité estimée.

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.

2 Mode de présentation et informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

Au 31 décembre 2023, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de 2,4 milliards de dollars comprenait un montant de 1,7 milliard de dollars au titre des biens fédéraux et un montant de 0,7 milliard de dollars au titre des autres biens.

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

L'amortissement commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé et est comptabilisé selon le mode linéaire sur les durées d'utilité estimées de chaque partie des immobilisations corporelles, à l'état consolidé résumé du résultat global. Les 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. En 2023, les fourchettes des durées d'utilité estimatives pour le dragage de capitalisation et pour le matériel et outillage ont été modifiées, passant respectivement de 4 à 40 ans à 4 à 75 ans et de 3 à 25 ans à 3 à 30 ans. Ces deux changements ont été apportés en raison de l'ajout de nouveaux actifs ayant des durées d'utilité prolongées à l'achèvement d'un projet.

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 capitalisation	De 4 à 75 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 30 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

2 Mode de présentation et informations significatives sur les méthodes comptables (suite)

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 »).

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 informations significatives sur les 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. 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 sont comptabilisés en résultat net.

Les coûts du dragage effectué pour approfondir les voies navigables afin d'établir une nouvelle norme en matière de profondeur permettant de tirer un avantage économique futur sont inscrits à l'actif. Le produit de la vente des déblais découlant de l'entretien est comptabilisé dans les produits des activités ordinaires, sous « Autres produits ».

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 des produits bruts.

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 comptabilisés 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.

s) Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour la présentation de l'exercice à l'étude.

3 Faits nouveaux touchant les méthodes comptables

a) Application initiale de normes comptables, de modifications et d'interprétations

L'Administration a adopté les modifications apportées à la Norme comptable internationale (IAS) 1 *Présentation des états financiers*, qui exige la présentation d'informations significatives sur les méthodes comptables plutôt que d'informations sur les principales méthodes comptables, avec prise d'effet pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023. La direction a exercé son jugement pour déterminer que les informations sont significatives si, lorsqu'elles sont considérées conjointement avec d'autres informations contenues dans les présents états financiers, elles peuvent raisonnablement influencer les décisions que les principaux utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur la base de l'information financière.

b) Normes comptables, modifications et interprétations publiées mais non encore adoptées

Un certain nombre de nouvelles normes comptables, de modifications de normes et d'interprétations de normes ont été publiées dans les normes IFRS de comptabilité, mais ne sont pas encore en vigueur pour l'exercice clos le 31 décembre 2023.

L'Administration ne s'attend pas à ce que la mise en œuvre de ces nouvelles prises de position comptables ait une incidence importante sur ses méthodes comptables et ses états financiers consolidés résumés futurs.

4 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. En 2023, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique ont approuvé l'évaluation environnementale du projet du Terminal 2 à Roberts Bank, sous réserve de certaines conditions. D'autres approbations et permis seront également nécessaires pour faire progresser le projet avant d'en arriver à une décision d'investissement définitive. La direction a évalué qu'il était plus probable qu'improbable que ces approbations et permis soient obtenus.

L'Administration évalue s'il existe des indices de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles. Le cas échéant, le calcul de la valeur recouvrable nécessite le recours à des estimations, portant notamment sur les taux d'actualisation et les flux de trésorerie futurs.

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

b) Avantages futurs du personnel

La valeur actualisée des obligations au titre des prestations de retraite dépend d'un certain nombre de facteurs qui sont déterminés de façon actuarielle à l'aide de nombreuses hypothèses. Les hypothèses utilisées pour déterminer le coût net (les produits nets) des régimes de retraite comprennent le taux d'actualisation, le taux d'inflation, le taux de croissance des salaires, le taux de mortalité et le taux tendanciel du coût des soins médicaux. Toute modification de ces hypothèses aura une incidence sur la valeur comptable des obligations au titre des prestations de retraite. L'Administration détermine le taux d'actualisation approprié à la clôture de chaque exercice. Pour 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.

4 Jugements et estimations comptables critiques (suite)

c) Passifs environnementaux

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

Le personnel chargé des questions environnementales de l'Administration assure le suivi des biens contaminés ou possiblement contaminés au cours de l'exercice et fait partie de l'équipe effectuant le contrôle diligent de toutes les acquisitions de biens. À la clôture de chaque exercice, tous les biens font l'objet d'une évaluation afin de déterminer si des provisions environnementales sont requises conformément à l'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.

5 Emprunts

	2023	2022
Facilités de crédit renouvelables	\$ 159 624	\$ 199 656
Emprunt à vue	-	701
	159 624	200 357
Moins la partie courante	-	701
	\$ 159 624	\$ 199 656

a) Facilités de crédit renouvelables

L'Administration dispose de facilités de crédit renouvelables engagées totalisant 800 millions de dollars (800 millions de dollars en 2022) 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. L'encours à l'échéance peut être renouvelé au gré de l'Administration jusqu'à l'expiration de la facilité, tant que l'Administration respecte les conditions des conventions de crédit. Au 31 décembre 2023, l'Administration avait prélevé au total 160 millions de dollars sur les facilités de crédit renouvelables (200 millions de dollars en 2022) au moyen d'acceptations bancaires à court terme.

Au 31 décembre 2023, l'Administration avait des lettres de crédit en cours totalisant 11,6 millions de dollars (11,3 millions de dollars en 2022).

b) Emprunt à vue

PoVT dispose d'un emprunt à vue non garanti, 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. En 2023, PoVT a remboursé intégralement son emprunt à vue non garanti. Au 31 décembre 2023, aucun emprunt à vue n'était en cours.

6 Engagements

Au 31 décembre 2023, les engagements au titre de l'exploitation et les engagements de capital totalisaient respectivement 26,6 millions et 73,2 millions de dollars (23,8 millions et 169,3 millions de dollars en 2022).

7 Passifs éventuels

L'Administration a conclu plusieurs ententes à long terme avec des parties dans des conditions normales de concurrence qui exigent que des paiements futurs soient effectués lorsque certains événements surviennent. Les paiements futurs estimatifs qui peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable s'élèvent à environ 108,9 millions de dollars (35,7 millions de dollars en 2022) et seront comptabilisés à titre de passifs dans les états financiers consolidés résumés si certains événements se produisent dans l'avenir. L'Administration a également des différends monétaires avec des parties sans lien de dépendance dans le cours normal de ses activités. En outre, la restauration du littoral et l'assainissement des terres de Fraser Richmond peuvent être nécessaires pour répondre aux exigences réglementaires. Les coûts ne peuvent être facilement déterminés.

8 Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée

a) Droits des infrastructures de la Porte d'entrée

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

Le Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée représente un investissement de 717 millions de dollars dans des améliorations de la chaîne d'approvisionnement pour 17 projets d'investissement 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^{er} janvier 2011 afin de récupérer 90 % du financement. Les droits perçus et les charges engagées pour ces projets sont résumés ci dessous.

i) 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
Zone commerciale de Roberts Bank	50 000	45 000	5 000
	\$167 000	\$ 150 300	\$ 16 700

ii) Droits des infrastructures de la Porte d'entrée perçus 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	Zone commerciale de Roberts Bank	Total	Zone commerciale de la rive nord	Zone commerciale de la rive sud	Zone commerciale de Roberts Bank	Total
Produits des activités ordinaires tirés des droits des infrastructures de la Porte d'entrée	\$ 3 199	\$ 3 752	\$ 1 596	\$ 8 547	\$ 35 267	\$ 40 379	\$ 27 466	\$ 103 112
Charges du programme d'infrastructures de la Porte d'entrée	—	—	—	—	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

8. Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée (suite)**b) Droits des infrastructures de la Porte d'entrée 2**

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

L'Administration appuie l'élaboration de projets et d'initiatives liés aux infrastructures dans les zones indiquées ci après afin d'accroître l'efficacité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement. Les droits des infrastructures de la Porte d'entrée 2 ont été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2023 afin de récupérer 90 % des investissements de l'Administration et des coûts associés au Programme d'infrastructures de la Porte d'entrée auprès des utilisateurs, qui bénéficieront des améliorations à l'infrastructure de la Porte d'entrée. Les droits perçus et les charges engagées pour ces projets sont résumés ci dessous.

i) Droits des infrastructures de la Porte d'entrée perçus et dépenses du projet totales

	Exercice à l'étude					Total
	Zone commerciale de la rive nord	Zone commerciale de la rive sud	Zone commerciale de Roberts Bank	Zone commerciale du fleuve Fraser	Zone est de Second Narrows	
Produits des activités ordinaires tirés des droits des infrastructures de la Porte d'entrée	\$ 3 469	\$ 7 883	\$ 4 921	\$ 2 185	\$ –	\$ 18 458
Charges du programme d'infrastructures de la Porte d'entrée	559	7 608	13 476	7 568	315	29 526
Moins la partie financée par le secteur (90 %)	(503)	(6 847)	(12 128)	(6 811)	(284)	(26 573)
Partie de l'Administration (10 %)	\$ 56	\$ 761	\$ 1 348	\$ 757	\$ 31	\$ 2 953
	Total à ce jour					
	Zone commerciale de la rive nord	Zone commerciale de la rive sud	Zone commerciale de Roberts Bank	Zone commerciale du fleuve Fraser	Zone est de Second Narrows	Total
Produits des activités ordinaires tirés des droits des infrastructures de la Porte d'entrée	\$ 3 469	\$ 7 883	\$ 4 921	\$ 2 185	\$ –	\$ 18 458
Charges du programme d'infrastructures de la Porte d'entrée	12 891	88 643	68 928	20 407	6 035	196 904
Moins la partie financée par le secteur (90 %)	(11 602)	(79 779)	(62 035)	(18 366)	(5 432)	(177 214)
Partie de l'Administration (10 %)	\$ 1 289	\$ 8 864	\$ 6 893	\$ 2 041	\$ 603	\$ 19 690

Annexe : Communication de l'Administration portuaire relative à la rémunération en 2023

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 31 décembre 2023 :

Catherine McLay

Catherine a été directrice financière et vice-présidente exécutive des finances et des services généraux de TransLink. Elle a travaillé dans le secteur forestier où elle a occupé plusieurs postes de direction à Canfor et Howe Sound Pulp and Paper. Elle est ou a été membre de plusieurs conseils d'administration dans le domaine de la santé, des organisations à but non lucratif et du secteur privé.

Présidente du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2023, plus à l'ensemble des réunions des comités

Durée des fonctions : Depuis le 17 juin 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 en 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Président du comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire

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

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 2023, 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 BC Ferries. Il a aussi occupé plusieurs postes de cadre supérieur auprès de Westcoast Energy.

Vice-président du conseil d'administration : A participé à l'ensemble des six réunions en 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Membre du comité de la gouvernance et des relations externes

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 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire

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 cinq des six réunions en 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire

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.

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 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Président du comité de gouvernance et des relations extérieures

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 9-1-1 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 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Membre du comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire

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

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

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

Brant Randles

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

Membre du conseil d'administration : A participé à cinq des six réunions en 2023, plus aux réunions des comités le cas échéant

Président 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 1^{er} mars 2021

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

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

Perfectionnement continu

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

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

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

Vue d'ensemble des comités du conseil d'administration

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

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

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

Le comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire apporte son aide sur les questions liées aux projets majeurs d'immobilisations, à la chaîne d'approvisionnement et à l'efficacité du port, notamment en fournissant une orientation stratégique.

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 2023, la composition des comités du conseil d'administration était la suivante :

Nom	Conseil d'administration	Comité de la vérification et de la gestion des risques	Comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité	Comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire	Comité de la gouvernance et des relations externes
Catherine McLay ¹	P				
James Belsheim ²	M			P	
Bruce Chan	M	P			M
Mike Corrigan ³	VP	M			M
Ken Georgetti	M		M	M	
Chef Clarence Louie	M			M	M
Craig Munroe ⁴	M		M		P
Darrell Mussatto	M		M	M	
Brant Randles ⁵	M	M	P		
Judy Rogers ⁶	P				
Joanne McLeod ⁷	VP	M			M

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

¹Nommée présidente du conseil d'administration le 1^{er} juillet 2023.

²Nommé président du comité des projets majeurs d'immobilisations et de l'efficacité portuaire le 1^{er} août 2023.

³Nommé vice-président le 1^{er} juillet 2023.

⁴Nommé président du comité de la gouvernance et des relations externes le 1^{er} août 2023.

⁵Nommé président du comité des ressources humaines, de la rémunération et de la sécurité le 1^{er} août 2023.

⁶A quitté le conseil d'administration le 30 juin 2023.

⁷A quitté le conseil d'administration le 31 juillet 2023.

Rémunération des membres du conseil d'administration

En milliers de dollars canadiens

Nom	Honoraires annuels	Autres frais	Total
James Belsheim	48	70	118
Bruce Chan	53	76	129
Mike Corrigan	62	110	172
Ken Georgetti	45	90	135
Chef Clarence Louie	45	66	111
Catherine McLay	107	78	185
Joanne McLeod	45	54	99
Craig Munroe	48	66	114
Darrell Mussatto	50	81	131
Brant Randles	50	98	148
Judy Rogers	105	31	136
Total	658	820	1 478

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^{er} janvier 2021.

Lettre de la présidente du conseil d'administration

Chers intervenants,

Faits saillants de 2023

En 2023, la forte demande mondiale pour les ressources canadiennes et le travail acharné de toute la communauté du Port de Vancouver ont soutenu les échanges commerciaux transitant par le port, malgré les répercussions d'une économie en perte de vitesse, d'une grève de 13 jours affectant le port et d'autres défis. Au cours d'une autre année complexe, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a continué à réaliser son programme stratégique grâce au dévouement de ses employés et à la précieuse collaboration de ses partenaires.

Les volumes totaux de marchandises transitant par le port ont augmenté de 6 % en 2023, les opérateurs de terminaux et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ayant transporté un volume record de 150,4 millions de tonnes métriques de marchandises, soutenu par une augmentation de 12 % des volumes d'exportation, de fortes importations d'automobiles et une année phare pour les croisières, avec un nombre record de 1,24 million de passagers accueillis au terminal de croisières de Canada Place. Dans le même temps, les importations de conteneurs ont diminué, conformément aux tendances observées sur la côte ouest.

Soutenus par de solides recettes liées aux revenus locatifs et aux croisières, les revenus de l'Administration portuaire ont augmenté de 17,7 % en 2023, ce qui a permis à cette dernière de réaliser 142 millions de dollars d'investissements nets en capital au cours de l'année, principalement dans l'infrastructure, alors que l'Administration portuaire dirige des projets visant à améliorer la capacité commerciale du port et la résilience de la chaîne d'approvisionnement au profit des Canadiens de tout le pays.

En 2023, l'Administration portuaire a franchi des étapes importantes en matière d'infrastructure avec l'achèvement du projet d'agrandissement du terminal Centerm, en partenariat avec l'opérateur de terminal DP World, et l'obtention des approbations fédérales et provinciales pour le projet du Terminal 2 à Roberts Bank. En outre, l'Administration portuaire a achevé le projet d'accès à la rive sud, fait progresser la construction du projet d'optimisation du terminal Annacis Auto, en partenariat avec l'exploitant du terminal Wallenius Wilhelmsen, et entamé la construction du projet d'amélioration du transport dans les terrains portuaires de Fraser Surrey. Tous ces projets soutiennent la capacité, l'efficacité et la résilience des échanges commerciaux du Canada.

De manière plus générale, en 2023, les locataires du port ont continué à renforcer l'infrastructure commerciale du port en investissant dans la capacité des terminaux et les améliorations opérationnelles. Les principaux projets menés par les locataires qui ont progressé en 2023 comprenaient les suivants : Le projet d'exportation de potasse de Westshore Terminals Limited Partnership en partenariat avec BHP, le projet de modernisation et d'agrandissement de Trans Mountain Pipeline ULC au terminal maritime Westridge, l'installation de transbordement d'huile de canola de DP World à DP World Fraser Surrey, et le projet d'agrandissement de l'installation de déchargement de glycol de Pacific Coast Terminals Co. Ltd.

Alors que l'Administration portuaire travaille aux côtés de l'industrie pour exploiter les données et la technologie afin d'améliorer la capacité, l'efficacité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement portuaires, en 2023, nous avons lancé Connect+, un nouveau programme global visant à unifier notre série d'initiatives d'optimisation et de numérisation de la chaîne d'approvisionnement. À titre d'exemple de ce travail, depuis 2021, nous développons le programme de gestion active de la circulation des navires afin de répondre aux besoins croissants du Canada en matière de capacité commerciale maritime tout en réduisant les impacts environnementaux et sociaux du commerce. En 2023, nous avons atteint une étape clé du programme avec le lancement d'un système centralisé de programmation pour les navires commerciaux – le premier du genre dans un port canadien – dans la voie navigable très fréquentée de Second Narrows; nous prévoyons d'étendre le système à d'autres zones relevant de la juridiction du port au cours des phases ultérieures du programme.

Parallèlement aux travaux visant à augmenter la capacité commerciale et à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement, l'Administration portuaire a continué à mettre en œuvre des programmes et des initiatives visant à protéger et à améliorer l'environnement autour du port, et à collaborer avec l'industrie portuaire à cet égard, ainsi qu'à progresser vers l'objectif qu'elle s'est fixé, conformément aux objectifs fédéraux, à savoir éliminer progressivement toutes les émissions portuaires d'ici à 2050.

Dans le cadre de notre travail de soutien à la décarbonisation, nous nous associons à BC Hydro par le biais de l'Initiative d'action en matière de consommation énergétique pour aider les opérateurs de terminaux et les locataires du port à faire progresser la conservation de l'énergie et l'électrification de leurs opérations. En 2022 et 2023, l'initiative a permis de réaliser 11 projets d'économie d'énergie pour les locataires du port, ce qui a permis d'économiser plus de 6,3 gigawattheures d'électricité, soit ce qui suffit à alimenter environ 650 maisons par an. Autre exemple, l'Initiative en faveur des technologies à faibles émissions, un partenariat de financement conjoint de 3 millions de dollars entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et l'Administration portuaire, a soutenu un certain nombre de projets pilotes menés par l'industrie sur des carburants et des technologies à émissions faibles ou nulles dans l'ensemble du port depuis 2020, ce qui a entraîné l'adoption de ces carburants et technologies dans les opérations portuaires sur une base continue, soutenant ainsi les objectifs de décarbonisation.

Du point de vue de la biodiversité, le programme ECHO (amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés), collaboratif et de premier plan au niveau mondial, dirigé par l'Administration portuaire, a réalisé sa septième saison de mesures de réduction des menaces à grande échelle pour soutenir le rétablissement des baleines en danger, avec la participation de 87 % des opérateurs de navires transitant dans la zone qui ont participé aux mesures du programme pour favoriser des mers plus calmes et des cétacés en meilleure santé. Il a été démontré que les mesures du programme réduisent le bruit sous-marin jusqu'à 50 %, et de nouvelles recherches menées dans le cadre du programme montrent également que les ralentissements des navires peuvent réduire le risque de collision avec les cétacés jusqu'à près de 30 % et les émissions locales jusqu'à 25 %.

Le territoire de compétence du Port de Vancouver recoupant les terres traditionnelles et conventionnelles de plus de 35 groupes autochtones des Salish du littoral, l'Administration portuaire continue d'œuvrer au développement et au renforcement des relations avec les Premières Nations locales afin de soutenir le travail de collaboration et de faire progresser la réconciliation. En 2023, nous avons continué à mettre en œuvre les accords de relations signés avec la bande indienne Musqueam et la Première Nation Tsawwassen en 2021, et nous avons travaillé à faire progresser d'autres accords de relations avec les Premières Nations locales.

Du point de vue de l'organisation, en 2023, l'Administration portuaire a lancé son premier plan d'accessibilité à l'échelle de l'organisation dans le cadre d'un travail plus large visant à continuer à améliorer la diversité, l'équité et l'inclusion dans nos propres bureaux et dans notre travail avec les partenaires externes, les locataires et les clients du port.

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,

Catherine McLay
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 2023) :

- Peter Xotta, président-directeur général (PDG)
- Victor Pang, directeur financier
- Cliff Stewart, vice-président à l'infrastructure
- Duncan Wilson, vice-président à l'environnement et aux affaires externes
- Parm Hari, vice-présidente, Ressources humaines, processus et rendement

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 2023, chaque réunion ayant comporté une séance à huis clos.

Conseiller externe indépendant

Dans le cadre de son examen régulier du programme de rémunération des dirigeants, le comité fait appel, si nécessaire, à des experts en rémunération externes. De 2018 à 2023, le comité a engagé Hugessen Consulting en tant que conseiller indépendant en matière de rémunération auprès du conseil d'administration et pour soutenir ce dernier dans l'examen de son approche de la rémunération du conseil d'administration et des dirigeants. Hugessen Consulting ne fournit aucun autre service à l'Administration portuaire.

En 2021, le comité, avec le soutien de Hugessen Consulting, a examiné, dans le cadre normal, la philosophie de la rémunération des dirigeants, les niveaux de rémunération et les programmes de mesures incitatives. En 2022, le comité n'a eu besoin que d'un soutien limité de la part de Hugessen Consulting. En 2024, le comité a engagé Southlea pour préparer l'examen de la rémunération des cadres et des administrateurs, qui est effectué sur un cycle de trois ans, le prochain examen pour les cadres étant prévu pour 2024. L'examen de la rémunération des administrateurs a été reporté à 2025.

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 140 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)	CPKC* (transports)
Port of Long Beach (administration)	Granite REIT (immobilier)
Port Authority of New York and New Jersey (administration)	Summit Industrial REIT (immobilier)
BC 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.

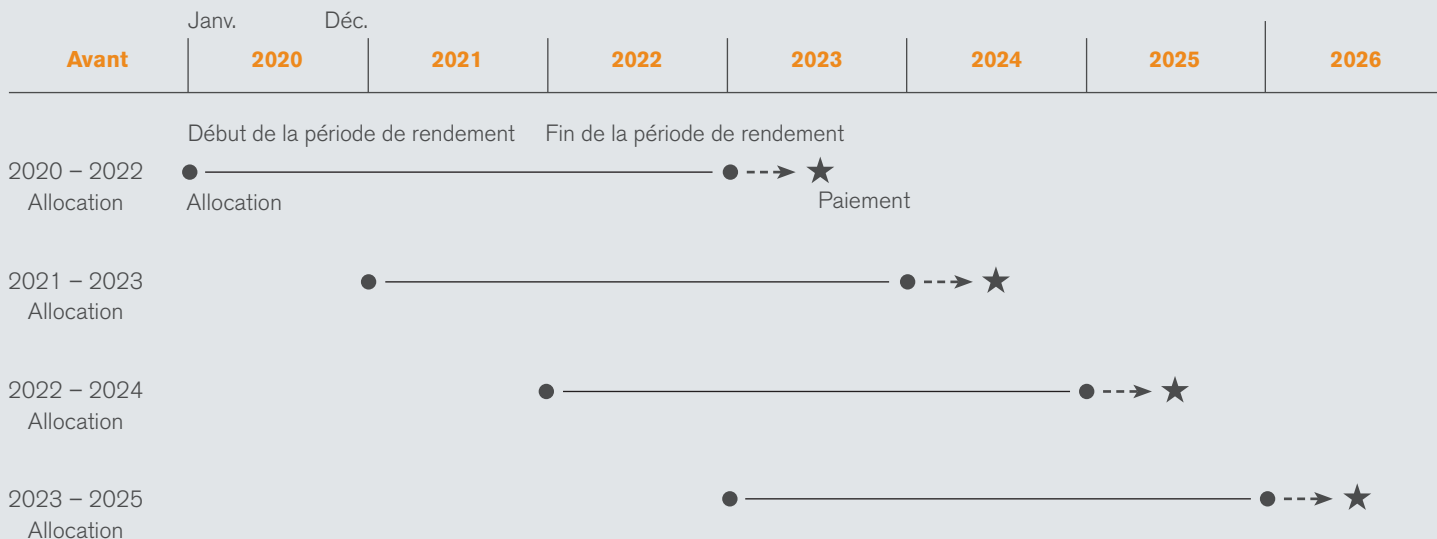
Le comité et le conseil d'administration examinent les objectifs à court terme des cadres dirigeants tels que proposés par le PDG; ils fixent les objectifs à court terme du PDG et évaluent le rendement de ce dernier.

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

Systeme 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 2020-2022 attribuées en 2023 (désignées par l'appellation « allocations de 2023 ») 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^{er} décembre 2022. L'allocation de retraite est plafonnée et n'augmentera pas s'il continue à travailler après le 1^{er} 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 ¹	Autres prestations	Rémunération totale
		A	B	C	D	E	A+B+C+D+E
P. Xotta, Président-directeur général ²	2023	436	217	281	–	13	947
V. Pang, directeur financier ³	2023	453	211	270	63	138	1,135
C. Stewart, vice-président à l'infrastructure	2023	453	217	270	63	13	1,016
D. Wilson, vice-président à l'environnement et aux affaires externes	2023	419	179	231	56	13	898
P. Hari, vice-présidente, Ressources humaines, processus et rendement	2023	406	180	–	40	15	641
		2 167	1 004	1 052	222	192	4 637

¹ Les prestations de retraite représentent des considérations en espèces pour chaque titulaire² P. Xotta a été nommé président-directeur général le 4 décembre 2023 et vice-président des opérations et de la chaîne d'approvisionnement du 1^{er} janvier au 3 décembre 2023³ V. Pang a été nommé président-directeur général par intérim du 1^{er} juillet au 3 décembre 2023

Régimes de retraite

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

Régimes de retraite à prestations déterminées

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

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

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

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

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

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

Administration portuaire Vancouver-Fraser

100 The Pointe, 999 Canada Place

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

Téléphone : 1-604-665-9000

Télécopieur : 1-866-284-4271

Courriel : info@portvancouver.com

portvancouver.com