



Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority

RAPPORT ANNUEL 2024



RAPPORT ANNUEL 2024

TABLE DES MATIÈRES

3	Faits saillants 2024	13	La dernière année en chiffres
4	Message de la Présidente du Conseil d'administration	17	Réalisations 2024
6	Message du Premier dirigeant	23	Gouvernance et responsabilités
8	Mandat, rôle d'intérêt public et vision	33	Perspectives 2025
9	Valeurs organisationnelles	36	Annexe A
11	Description des activités	41	États financiers

Faits saillants 2024

Dans un contexte en constante évolution, l'Administration de pilotage des Laurentides a été synonyme d'excellence et de résultats exceptionnels pour les Canadiens.

21 474

Affectations
21 734 en 2023



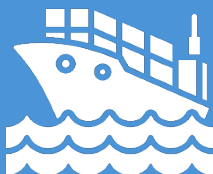
99,96%

Affectations
sans incident
99,13% en 2023



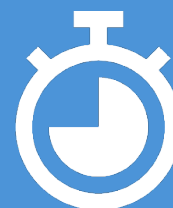
6 889

Nombre de voyages
6 946 en 2023



99,97%

Efficacité du service
99,97% en 2023



118,2M\$

Produits
115,3M\$ en 2023



72

Employés



2

Incidents médiatisés où
l'APL a joué un rôle actif
pour assurer la sécurité
et la continuité du
commerce maritime



MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'offrir des services de pilotage maritime dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, du golfe du même nom et de la rivière Saguenay de façon sécuritaire et efficiente. En 2024, l'Administration a facilité la quasi-totalité des 150 millions de tonnes de marchandises et des 200 000 passagers de navires de croisière qui empruntent chaque année le corridor du Saint-Laurent.

Je suis honorée et ravie de rejoindre cette organisation en tant que Présidente du Conseil d'administration. En assumant ce rôle, je suis consciente du travail crucial que nous accomplissons pour soutenir un des maillons les plus importants de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Durant cette période d'incertitude économique, nos efforts, ainsi que ceux de nos partenaires, sont essentiels pour assurer la prospérité commerciale du Canada.

Dès mes premiers jours en poste, j'ai été impressionnée par le dévouement et l'expertise dont fait preuve notre équipe. Le travail accompli est de haut niveau et l'engagement envers notre mission est évident à tous les égards. L'Administration est soutenue par une équipe talentueuse et passionnée qui fait une réelle différence dans la façon dont l'Administration s'engage auprès de nos clients, de nos partenaires et de nos homologues à travers le monde. Cependant, je suis également consciente des défis complexes qui attendent notre organisation. Nous sommes confrontés à un environnement commercial dynamique et turbulent, à des conditions météorologiques changeantes qui ont un impact concret sur nos activités, et à une évolution démographique qui pose des défis aux employeurs partout au pays. Le rythme des changements technologiques est à la fois une opportunité et un défi, nous offrant des moyens d'innover, tout en nous poussant à nous adapter et à évoluer. À cet égard, nous procédons actuellement à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique

2025-2029. Des initiatives stratégiques ciblées, incluant des partenariats clés et des projets d'innovation, seront mises en place pour atténuer les défis auxquels nous faisons face et ainsi s'assurer de la pérennité de l'organisation.

À mesure que nous déploierons notre stratégie, je suis convaincue que la force de nos valeurs - intégrité, excellence, collaboration et progrès - sera essentielle pour relever les défis auxquels nous faisons face et assurer notre succès continu. Ces valeurs nous aideront à aller de l'avant en nous appuyant sur les fondations posées par ceux qui nous ont précédés.

À cet effet, je tiens à remercier Monsieur Julius Spivack qui a assuré la Présidence du Conseil d'administration par intérim, ainsi qu'à mes collègues du Conseil d'administration. J'aimerais également exprimer ma gratitude à nos employés, nos pilotes et partenaires pour leur dévouement et leur engagement envers l'Administration, ainsi qu'à tous ceux qui ont contribué à faciliter ma transition vers mes nouvelles fonctions et à soutenir l'intégration des nouveaux membres du Conseil d'administration. Votre coopération et vos conseils ont été inestimables, et je me réjouis de continuer à travailler en étroite collaboration avec vous !

À l'honorable Chrystia Freeland, ministre des Transports et du Commerce intérieur, et à nos précieux collaborateurs chez Transports Canada, un sincère remerciement pour votre collaboration et votre confiance.

Ensemble, nous pouvons continuer à faire progresser le rôle de l'Administration en tant que maillon clé de la chaîne d'approvisionnement et à apporter des changements positifs aux communautés que nous servons.



Marie-Claude Cardin, CPA, IAS.A
Présidente du Conseil d'administration



MESSAGE DU PREMIER DIRIGEANT

Alors que nous faisons le bilan de l'année 2024, je salue le professionnalisme, l'engagement et la résilience dont a fait preuve l'équipe de l'APL. Au cours de cette année, nous avons géré plus de 21 000 affectations, avec un bilan exceptionnel en matière de sécurité et d'efficacité qui ferait l'envie de toute organisation. Cette performance témoigne du dévouement de notre équipe, qui a fait preuve d'un engagement indéniable envers l'excellence tout au long de l'année, et ce, malgré deux incidents maritimes médiatisés et d'importantes perturbations de la main-d'œuvre dans le secteur maritime.

Le succès que nous avons obtenu est aussi grâce aux investissements stratégiques réalisés pour renforcer la résilience de notre système de pilotage et une collaboration étroite avec nos alliés opérationnels. L'année dernière, nous avons notamment investi dans la modernisation du service à la clientèle, conclu des négociations contractuelles fructueuses avec nos partenaires commerciaux et nos pilotes, amélioré la formation du personnel navigant, le tout garantissant l'efficacité et la fiabilité de nos services. Notre capacité à tenir nos engagements, même face à l'adversité, est le résultat direct de ces efforts continus.

De plus, nous vivons une période excitante avec la commercialisation de notre simulateur au profit de la sécurité de la navigation et de notre clientèle. Notre service de pilotage optimisé est entré dans sa phase de test et vise à réduire les temps de transit, les coûts et l'impact environnemental. Nous avons également automatisé les calculs de dégagement sous quille afin d'améliorer la rapidité et la fiabilité de nos conseils, aidant ainsi nos clients à optimiser leurs opérations dans le corridor.

Dans une perspective d'avenir, un plan d'action en matière de développement durable visant à assurer la pérennité de nos services a été adopté. Parmi les premières mesures prises, citons la mise en place d'un nouveau rapport financier sur l'impact du climat sur nos activités et la prise de mesures concrètes pour réduire les émissions. Nous avons notamment introduit des véhicules électriques et hybrides pour nos déplacements terrestres au port de Montréal, marquant ainsi notre engagement en faveur de la responsabilité environnementale et de l'efficacité opérationnelle.

En plus de nos initiatives environnementales, nous avons également réussi à reconstituer en grande partie nos réserves financières, une mesure prudente dans le paysage géoéconomique actuel. Ces efforts garantiront la qualité et la fiabilité continues de nos services, qui sont essentiels pour relier le cœur industriel du Canada au reste du monde et pour assurer des liaisons de réapprovisionnement essentielles vers Terre-Neuve-et-Labrador et les régions les plus éloignées et arctiques du Canada.

Nous sommes conscients que les objectifs que nous poursuivons ne peuvent être atteints de manière isolée. Nous restons déterminés à collaborer avec les communautés autochtones et locales, en harmonisant nos efforts pour atteindre des objectifs communs. Notre programme de bourses d'études, qui favorise la croissance et les opportunités pour les générations futures, en est un exemple inspirant.

Bien que ces réalisations soient importantes, nous sommes engagés à faire évoluer notre approche afin de garantir la pertinence continue du système de pilotage. L'année dernière, nous avons approfondi nos collaborations de recherche avec des universités et des centres de recherche de premier plan au Canada et dans le monde. Ces partenariats sont essentiels pour mieux comprendre les facteurs qui ont un impact sur notre travail, qu'il s'agisse de forces naturelles telles que les courants sous-marins, de l'évolution du marché du travail ou de technologies émergentes comme l'intelligence artificielle (IA) et les systèmes de pilotage à distance. Guidée par son mandat législatif au service de l'intérêt public, l'APL continuera de faire progresser les connaissances, en veillant à rester à la pointe de la sécurité et de l'efficacité de la navigation.

Une fois de plus, je tiens à exprimer ma profonde gratitude aux employés de l'APL. Votre professionnalisme, votre engagement et votre agilité ont été essentiels à notre succès. Pour la cinquième année consécutive, l'APL a été reconnue comme un employeur de choix, et cette réussite est le résultat direct du travail incroyable de notre équipe. Le leadership de chacun de nos employés pour livrer notre mandat est incontournable et c'est une priorité de leur offrir des opportunités de développement, notamment grâce à un nouveau partenariat d'apprentissage prometteur avec l'École de la fonction publique du Canada.

Merci à toute l'équipe pour votre créativité et vos contributions exceptionnelles. Votre dévouement fait progresser l'APL. Continuons à travailler ensemble au service d'un système de pilotage sécuritaire, résilient et efficace sur notre corridor maritime.



Marc-Yves Bertin
Premier dirigeant



MANDAT, RÔLE D'INTÉRÊT PUBLIC ET VISION

Créée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Laurentides (« APL » ou « Administration ») est chargée d'offrir des services de pilotage maritime dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, du golfe du même nom et de la rivière Saguenay. Elle est responsable de tous les aspects qui concernent la prestation de services de pilotage obligatoire, ce qui fait d'elle une organisation offrant un service « clés en main ».

MANDAT

Le mandat législatif encadrant les activités de l'APL repose sur les quatre fondements suivants :

- La prestation des services de pilotage est efficace et efficiente.
- La prestation des services de pilotage efficace et efficient favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et y contribue; elle vise également la protection de la santé humaine, des biens et de l'environnement.
- Les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte.

- Le taux des redevances de pilotage d'une Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

L'APL est une société d'État fédérale au terme de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle doit rendre compte de ses actions au Parlement du Canada par l'entremise du ministère des Transports.

RÔLE D'INTÉRÊT PUBLIC

L'APL est un instrument clé de la politique publique pour soutenir la résilience et la durabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Ses services contribuent à la prospérité économique du Canada, à la qualité de vie des Canadiens et à la protection de notre patrimoine naturel.

En facilitant le déplacement de la quasi-totalité des 150 millions de tonnes de marchandises et des 200 000 passagers de navires de croisière qui empruntent chaque année le corridor du Saint-Laurent, l'APL est un élément clé d'un système de transport maritime sûr et efficace qui relie le Québec et l'Ontario aux marchés mondiaux. De plus, elle assure la sécurité économique de Terre-Neuve-et-Labrador et des communautés de l'Arctique.

VISION

Être un chef de file en matière de gestion d'un service de pilotage résilient, intelligent et durable en tant que maillon important de la chaîne d'approvisionnement du Canada, fondé sur l'expertise humaine et l'innovation technologique, et soutenu par des partenariats inclusifs.

VALEURS ORGANISATIONNELLES

Voici les valeurs organisationnelles de l'APL qui lui permettent d'avoir un grand impact dans la réalisation de sa mission.

Intégrité

Nous mettons l'intérêt public au cœur de toutes nos actions et décisions en étant juste et objectif.

Collaboration

C'est en unissant idées et talents que nous atteignons nos objectifs communs d'offrir des solutions robustes, efficaces et durables.

Excellence

Notre ambition est d'atteindre l'excellence au bénéfice de nos clients.

Progrès

Individuellement et collectivement, nous propulsons l'APL vers l'avenir.





Administration de pilotage
des Laurentides

Laurentian Pilotage
Authority

Cartographie des circonscriptions de pilotage obligatoire et eaux territoriales



DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de satisfaire aux exigences de son mandat, l'APL a établi une zone de pilotage obligatoire divisée en trois circonscriptions couvrant une superficie de plus 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins, et de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay. Les navires sont assujettis au pilotage obligatoire selon plusieurs critères établis par voie réglementaire. Dans le cas des navires non immatriculés au Canada, tous ceux d'une longueur de plus de 35 mètres sont assujettis au pilotage dans les trois circonscriptions. Dans le cas des navires immatriculés au Canada, cette obligation varie selon la dimension des navires ainsi que les circonscriptions de pilotage.

La prestation de services de pilotage implique une série d'activités précises devant être minutieusement orchestrées par les employés de l'APL. Dans l'exécution de son mandat, l'Administration doit :

1. Définir les risques associés à certains types de navires dans le cadre de ses fonctions de planification du transit et de répartition des pilotes;
2. Déterminer les paramètres acceptables pour leur navigation dans un chenal achalandé dont l'environnement naturel est de plus en plus mis à rude épreuve par les changements climatiques, et;
3. Adapter les mesures et les technologies d'atténuation des risques à chaque navire avant d'affecter une mission de transit;
4. Aligner les besoins en main-d'œuvre (répartition, personnel navigant, etc.) avec la demande courante et future, y compris le recrutement des apprentis pilotes et les programmes de formation.



Le centre d'affectation de l'APL, situé au siège social de Montréal, constitue le centre névralgique des services de pilotage. Le centre est responsable de calculer les transits pour chaque navire, et d'organiser l'affectation, le transport et les transbordements associés à chaque mission. Le centre d'affectation dessert les trois circonscriptions et fonctionne 24 heures par jour, et ce, 365 jours par année.

Afin de transporter chaque pilote breveté de la rive au navire ou du navire à la terre, l'APL utilise cinq stations de transbordement. Situées à Les Escoumins, à Québec, à Trois-Rivières, à Sorel et à Montréal, elles constituent des bases avancées permettant le transport de pilotes vers les navires qui transitent dans la zone de pilotage obligatoire. Elles sont desservies par une flotte de bateaux-pilotes et exploitées par les équipages dévoués de l'APL et de sous-traitants qui répondent au besoin constant du commerce maritime.

Près de 220 pilotes et apprentis pilotes contractuels travaillent au service de l'Administration pour maintenir une navigation sécuritaire sur les eaux capricieuses et difficiles du Saint-Laurent.

Trois autres administrations de pilotage offrent des services similaires au Canada dans chacune des régions sous leur juridiction, soit l'Atlantique, les Grands Lacs et le Pacifique.



LA DERNIÈRE ANNÉE EN CHIFFRES

LE SOMMAIRE DES RÉSULTATS ET LES STATISTIQUES

Une gestion efficace et efficiente des fonds publics.

En chiffres, une analyse du résultat global de l'APL comparativement aux années précédentes. Les résultats doivent être consultés parallèlement aux états financiers vérifiés et aux notes s'y afférant.

Exercices terminés le 31 décembre (en milliers de dollars)

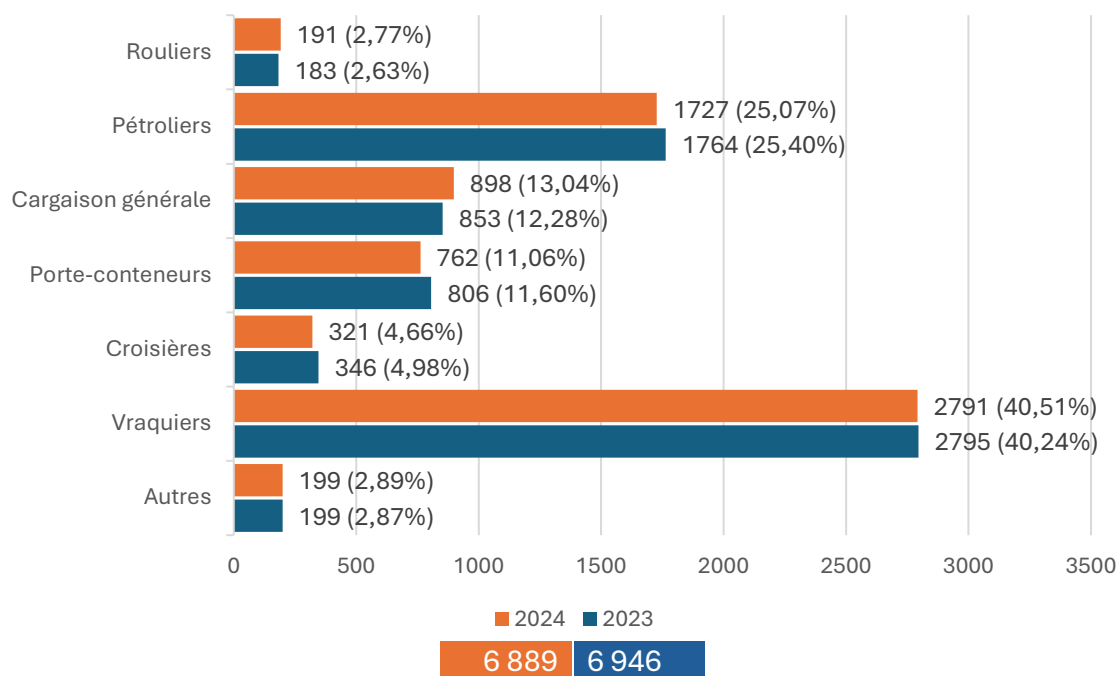
	2024	2023	2022	2021	2020
Produits	118 213 \$	115 314 \$	108 177 \$	98 914 \$	93 971 \$
Charges	117 189 \$	114 821 \$	107 551 \$	100 269 \$	96 535 \$
Résultat global	1 024 \$	493 \$	626 \$	(1 355) \$	(2 564) \$
Fonds de roulement	6 670 \$	4 197 \$	6 039 \$	11 321 \$	11 370 \$
Bénéfices non répartis	27 664 \$	26 641 \$	26 148 \$	25 522 \$	26 877 \$
Nombre d'affectations effectuées	21 474	21 734	22 115	21 153	21 215

LE NIVEAU DE SERVICE

Notre système de pilotage apporte fluidité et fiabilité à la circulation maritime et à la chaîne d'approvisionnement.

Pour l'année se terminant en 2024, le nombre d'affectations et de transits, la composition du trafic et le taux d'efficacité du service sont restés relativement inchangés. Fait marquant, seulement 0,2% des retards dans les transits comptabilisés ont été occasionnés par un manque de disponibilité de pilotes.

Nombre de voyages effectués selon les types de navires



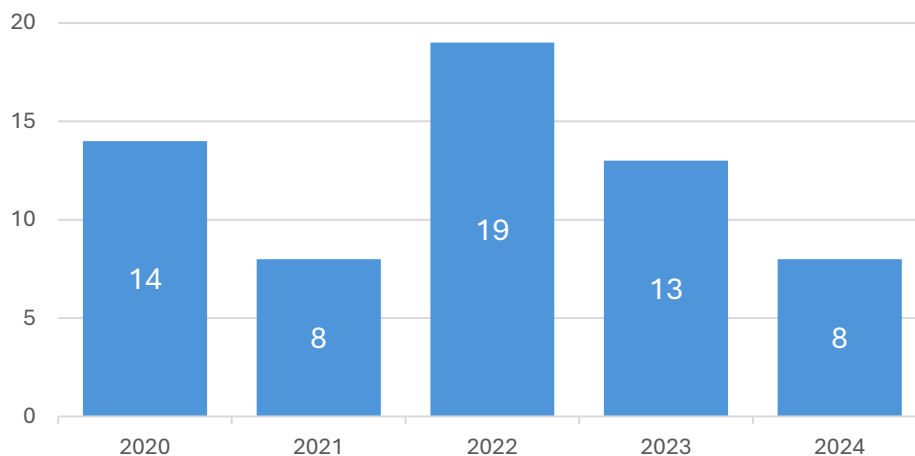


LA SÉCURITÉ ET LES ÉVÉNEMENTS MARITIMES

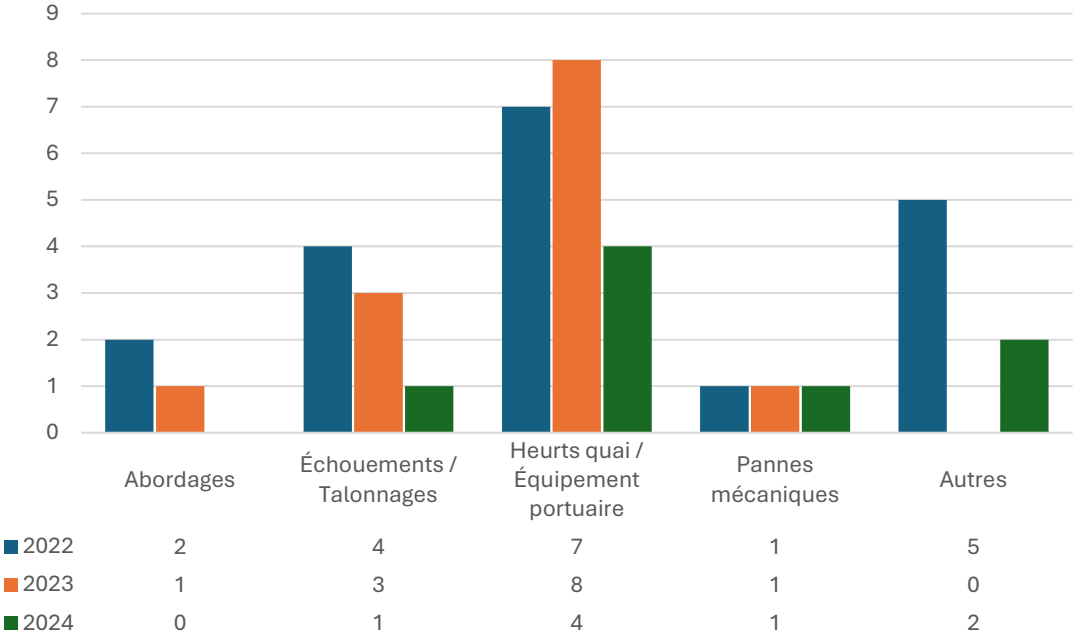
Une main sure à la barre.

L'année dernière, l'APL a été un premier répondant lors d'événements maritimes importants et a joué un rôle clé dans la protection de l'environnement et des communautés locales. Notre bilan en matière de sécurité est resté exemplaire, avec 99,96% de nos affectations réalisées sans incident.

Nombre d'incidents / accidents



Répartition des incidents / accidents selon leur cause





RÉALISATIONS 2024

ARRIVÉES AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA HAUTE DIRECTION

Lors de la dernière année, deux nouveaux membres ont rejoint le Conseil d'administration de l'APL. Marie-Claude Cardin a été nommée à titre de nouvelle présidente, alors que Georges Farrah a été introduit à titre d'administrateur. Ces deux nouveaux membres apportent une vaste expérience et des perspectives nouvelles à la gouvernance et à la vision stratégique de l'Administration.

Antony Sébastiampillai et Daniel Jodoin ont pour leur part rallié les rangs de la haute direction de l'APL, respectivement en tant que Chef de la direction en finances et administration, et Chef de la direction en innovation et commercialisation. Ouvrant dans le milieu maritime depuis de nombreuses années, les deux hommes détiennent une profonde connaissance de l'industrie et

de ses enjeux, ainsi qu'une longue feuille de route en tant que gestionnaires.

ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE

La modernisation de la *Loi sur le pilotage* a conduit au transfert des fonctions réglementaires des quatre administrations de pilotage au pays vers Transports Canada (« TC »). Dans ce contexte, l'APL a poursuivi sa collaboration étroite avec TC afin de développer le cadre réglementaire national dans lequel le partage des responsabilités entre les deux parties demeure évolutif. L'élaboration par Transports Canada d'un cadre réglementaire pour le déploiement des systèmes de gestion est toujours en cours. En prévision de la nouvelle réglementation, l'Administration a entrepris de cartographier ses principaux processus opérationnels.

Entre-temps, les réglementations régissant les opérations des navires ont été adoptées par le gouvernement en juin 2024. L'APL met actuellement en place des systèmes de gestion pour l'exploitation de ses bateaux-pilotes qui devraient être certifiés dans le courant de l'année 2025, avec une mise en œuvre officielle prévue pour 2026.

L'APL a collaboré avec Transports Canada dans ses représentations auprès des différentes parties prenantes des ports de Baie-Comeau, Sept-Îles, Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre et a poursuivi ses efforts afin d'être prête à fournir des services si le gouvernement prend des mesures pour instituer un régime de pilotage obligatoire.

DURABILITÉ

L'APL a récemment adopté sa première politique en développement durable et une structure de gouvernance, marquant un pas important vers une gestion plus responsable de l'impact environnemental de ses activités. Dans le cadre de cette initiative, l'Administration s'engage à définir des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (« GES »), en soutien à l'objectif de carboneutralité du gouvernement fédéral d'ici 2050.

De plus, l'Administration produit cette année sa première déclaration en réponse aux recommandations du Groupe de travail sur la divulgation de l'information financière relative aux changements climatiques (« GIFCC »). Cette déclaration (annexe A) continuera d'évoluer à mesure que l'APL progressera dans sa compréhension des risques et opportunités liés au climat et intégrera davantage ces considérations au sein de sa gouvernance. Des informations concernant les émissions de GES résultant des principales activités de l'APL pour l'année 2024 sont également publiées dans cette même annexe et serviront de référence dans la définition des efforts de gestion de l'empreinte carbone de l'organisation.

La rédaction d'un plan d'action en développement durable entreprise par l'Administration sera finalisée au début de 2025, suivie par le déploiement de premières actions dont l'ajout de nouveaux engagements concrets dans sa politique d'approvisionnement.

D'autre part, l'APL adresse les impacts environnementaux de ses opérations, notamment l'impact du bruit sous-marin sur les espèces marines, dans le cadre de sa certification environnementale décernée par l'Alliance verte du Canada; certification qu'elle renouvelle chaque année.

ENGAGEMENT ENVERS LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

L'APL est consciente de l'importance d'engager un dialogue informé et constructif avec les communautés autochtones intéressées ou affectées par ses activités le long du corridor maritime du Saint-Laurent.

En 2024, l'APL a identifié la nécessité de développer un plan d'engagement et de partenariat plus étoffé avec les communautés autochtones visant à prendre en compte les réalités et intérêts des communautés pouvant être affectées par ses activités. Ce plan, qui devrait être déployé d'ici l'automne 2025, s'appuiera en premier lieu sur la sensibilisation des gestionnaires de l'organisation afin d'assurer que les enjeux et les préoccupations autochtones soient considérés de manière adéquate dans les décisions stratégiques de l'Administration.

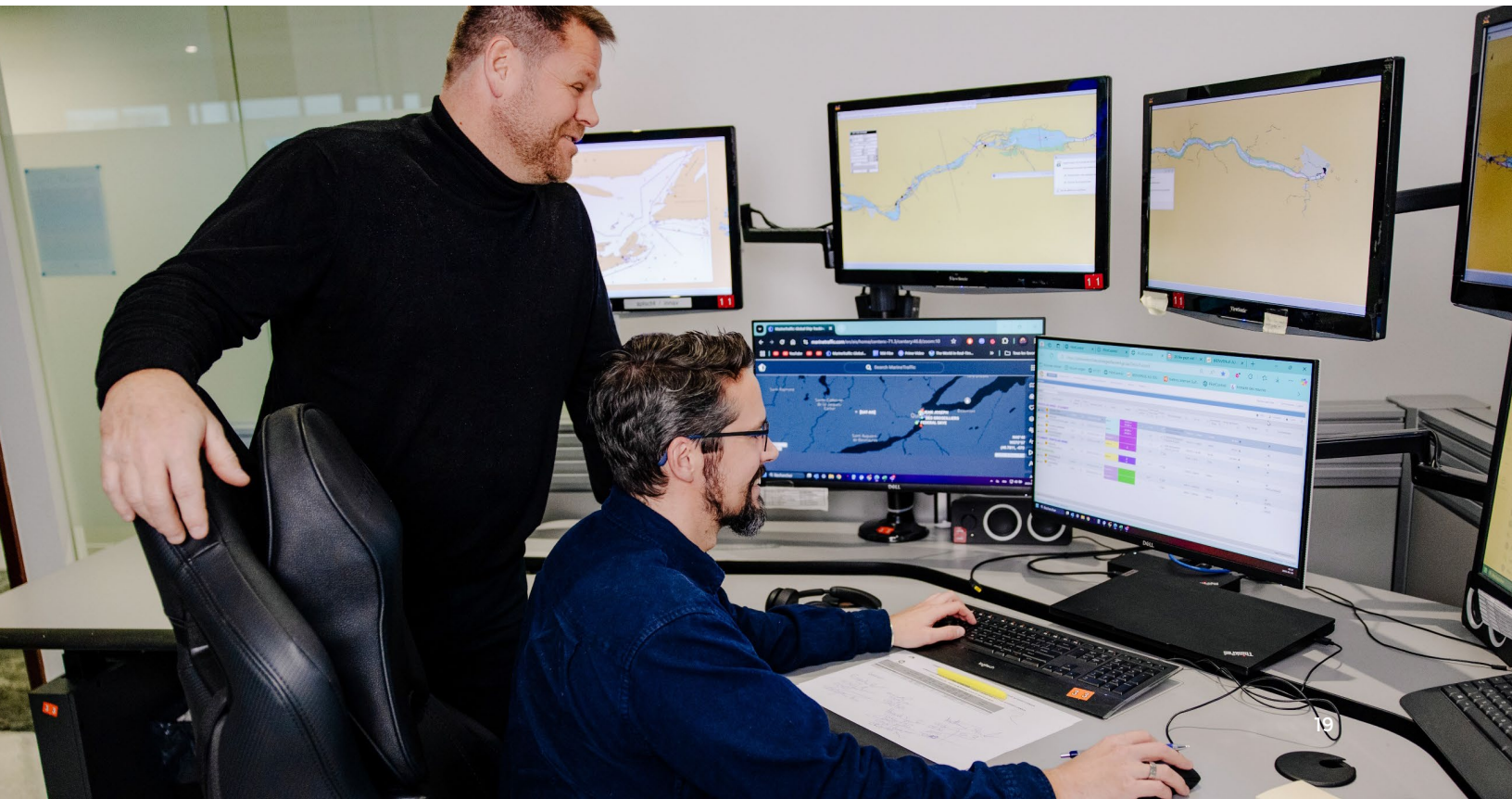
OPTIMISATION DES SERVICES

Un plan d'optimisation des services de répartition a été lancé en 2024. Dans la dernière année, les étapes du processus d'affectation ont été cartographiées, des défis opérationnels identifiés et des pistes d'amélioration formulées. Parmi les axes d'amélioration, on retrouve la gestion des appels et des données, la standardisation des méthodes de travail, ainsi que la centralisation des outils de communication. D'autres pistes visent à renforcer la formation continue des équipes, à améliorer l'accessibilité de la documentation, ainsi qu'à optimiser la planification des ressources et la répartition des pilotes.

L'un des objectifs principaux de notre service de répartition est de soutenir la gestion efficace des transits. Le développement de services de pilotage optimisés (SPO) a été lancé pour améliorer cette fonction, en identifiant les

meilleures fenêtres de transit sur la base du calcul et de l'alignement en temps réel des données administratives, réglementaires et physiques. À terme, l'optimisation ainsi obtenue permettra aux clients de l'APL de réduire la consommation de carburant de leurs navires, leurs émissions de gaz à effet de serre et leur temps passé en inertie. En 2024, de nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées au système, telles que la disponibilité des quais et d'autres options complémentaires, ainsi que la carte VN-301 qui vise à améliorer la navigation des navires de fort gabarit et de forte longueur dans les zones à risques. Des partenariats ont été conclus avec certains armateurs afin de tester la performance et la robustesse du logiciel avant son déploiement prévu pour l'automne 2025.

Afin d'assurer la fluidité de son service auprès des armateurs dans le port le plus achalandé de notre secteur, l'APL a maintenu et écologisé son système de



navette pour le port de Montréal. En activité 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, ce service propose un transport maritime et terrestre. Une navette fluviale assure la fluidité des affectations auprès de nos clients en permettant d'éviter la circulation routière pour accéder aux points d'embarquement des navires. Du 8 avril au 1^{er} décembre 2024, 2 558 accompagnements ont été réalisés entre Saint-Lambert et Pointe-aux-Trembles. Pour sa part, le service de navette routière intraportuaire a effectué 1 766 voyages avec une nouvelle flotte de véhicules écologiques.

D'une manière plus globale, l'APL a poursuivi son examen des services de transbordement offerts entre Les Escoumins et Montréal, en mettant l'accent sur l'efficacité, la durabilité et la résilience. L'Administration continuera de porter une attention constante à ces services en vue de leur amélioration continue et de leur standardisation.

En vue de maintenir des services de navigation prévisibles, le contrat de service avec les pilotes contractés dans les circonscriptions 1 et 1.1 a été prolongé pour un terme d'un an, et ce, à deux reprises. Le dernier renouvellement viendra à échéance le 30 juin 2025. En ce qui a trait au contrat de service avec les pilotes contractés dans la circonscription 2, il est arrivé à échéance le 31 décembre 2024. Des négociations visant à renouveler cette entente entre les deux parties se sont déroulées au courant de l'automne 2024. Pour sa part, la convention collective des employés membres de l'Alliance de la fonction publique du Canada (« AFPC ») a été renouvelée pour une année additionnelle

à l'été 2024. Cet accord viendra à expiration le 30 juin 2025.

ENJEUX DE MAIN-D'OEUVRE DANS LE MILIEU MARITIME

À l'instar de nombreux autres acteurs de l'écosystème maritime, l'APL fait face actuellement à des enjeux de main-d'œuvre spécialisée. Afin d'assurer l'efficacité et la pérennité des services de pilotage, elle doit préparer la relève quant aux postes à combler pour l'opération et l'entretien de ses bateaux-pilotes, ainsi que pour le maintien de ses services de répartition. Elle doit aussi veiller à ce que le nombre de pilotes et d'apprentis soit adéquat. Afin de relever ce défi, l'Administration a participé à l'analyse des enjeux en main-d'œuvre dans l'industrie maritime canadienne, tant au niveau de la nature des postes à pourvoir que des manques à combler. L'APL contribue aussi activement avec le Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie maritime (« CSMOIM ») au Québec.

De façon plus concrète, l'APL a procédé au recrutement de deux apprentis pilotes pour la circonscription 2. Trois pilotes ont terminé leur apprentissage selon les exigences établies par l'Administration et ont obtenu leur brevet de pilotage. L'ajout de ces nouvelles ressources a été effectué afin de maintenir à flot le bassin de pilotes brevetés nécessaire au bon déroulement du transport maritime et pour se positionner favorablement pour l'avenir.

Avec les changements du marché dans l'industrie maritime, la rétention des apprentis s'est avérée être un défi. Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration recherche des réponses afin d'expliquer ce phénomène et de trouver des solutions. En 2025, l'APL a déjà prévu recruter deux apprentis pilotes pour la circonscription 2 ainsi qu'un apprenti pilote pour la circonscription 1.1 du port de Montréal.

PARTENAIRE D'UN CORRIDOR MARITIME INTELLIGENT ET RÉSILIENT

L'APL a activement contribué à la promotion d'un corridor maritime intelligent et résilient au Québec.

L'APL a poursuivi sa collaboration avec TC, la Garde côtière canadienne (« GCC ») et l'Administration du Port de Montréal (« APM ») afin de trouver des solutions qui permettront de renforcer la sécurité, l'efficacité et l'efficacité des transits sur le fleuve, notamment au niveau de

navires à plus fort gabarit et pour maximiser l'utilisation de la colonne d'eau.

Toujours en vue de favoriser la sécurité et l'efficacité de la navigation, l'APL a constitué une équipe multidisciplinaire afin de structurer et de développer un service de simulation maritime, composé d'un simulateur de navigation à trois passerelles. Un plan d'affaires a été développé afin d'encadrer cette activité commerciale. Maintenant exploité et promu auprès des partenaires de l'industrie maritime, nous continuons d'évaluer les besoins en formation afin de bien jauger les opportunités potentielles du marché.

L'Administration a également accru sa participation dans les forums et partenariats clés visant l'innovation et la résilience dans le domaine de la navigation et ses efforts de recherche collaborative ont abouti à la publication de constats scientifiques. Elle est restée active au sein du conseil consultatif présidé par l'Administration de pilotage gouvernementale de Finlande, qui étudie



l'implantation du pilotage à distance dans la cadre d'un projet européen. De plus, l'APL tisse des liens au niveau national et international dans le but de favoriser le partage et l'innovation entre des instances publiques œuvrant dans le domaine de la navigation et du pilotage.

EMPLOYEUR DE CHOIX



Pour une cinquième année consécutive, l'APL figure parmi les meilleurs employeurs de Montréal; un témoignage de son engagement envers le déploiement de programmes et de pratiques exemplaires en ressources humaines.

En 2024, l'APL a débuté l'actualisation de son plan stratégique et a déployé un plan directeur « Talents » aligné aux objectifs de l'organisation pour la période couverte entre 2024 et 2027. Ces deux initiatives partagent l'ambition de faire vivre les nouvelles valeurs communes de l'APL et de bâtir une culture organisationnelle saine, inclusive et propice au progrès et

au développement, dans un environnement innovant et collaboratif.

Dans le cadre de cette stratégie, la structure salariale a déjà été mise à jour afin de s'assurer du positionnement équitable des emplois à valeurs similaires. En conformité avec la *Loi sur l'équité salariale fédérale*, cette nouvelle structure vise non seulement à garantir une équité des salaires entre les postes à prédominances féminines et ceux à prédominances masculines, mais aussi à attirer les meilleurs talents en offrant des conditions de travail attrayantes et compétitives. Toujours en lien avec de nouvelles obligations statutaires, et en conformité avec la *Loi canadienne sur l'accessibilité* et le *Règlement canadien sur l'accessibilité*, l'APL a publié son premier plan sur l'accessibilité qui reflète son engagement de contribuer à l'objectif d'un Canada accessible et sans obstacle.

Dans la dernière année, l'Administration a également signé un protocole d'entente avec TC et l'École de la fonction publique du Canada (« EFPC ») pour renforcer les opportunités de développement des employés en plus de promouvoir les bonnes pratiques et les valeurs communes à la Fonction publique fédérale.

GOVERNANCE ET RESPONSABILITÉS

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES ET AUX RÈGLEMENTS

Les membres de l'équipe de l'APL et son équipe de direction entretiennent des rapports réguliers avec les instances désignées du gouvernement fédéral. L'Administration respecte les politiques et les instructions émises par celui-ci et sa gestion financière est conforme à la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Politiques gouvernementales

L'Administration se conforme aux lois et règlements qui sont régis par le gouvernement du Canada et respecte les mesures gouvernementales qui lui sont soumises. Elle soutient le gouvernement en appliquant les différentes priorités pangouvernementales qui lui sont communiquées comme celles portant sur la transparence et l'accès à l'information, l'égalité des genres, la diversité et l'équité en matière d'emploi, l'autochtonie ainsi que le développement durable.

Régime de vérification

La vérificatrice générale du Canada agit à titre de vérificatrice de l'APL. Elle effectue un audit annuel des activités de l'organisation en conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques* en vérifiant les états financiers afin de s'assurer qu'ils respectent les *Normes internationales d'information financière (« IFRS »)*.

LES PRATIQUES DE LA GOUVERNANCE

Le Conseil d'administration

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'APL est dotée d'un Conseil d'administration responsable d'approuver le plan stratégique de l'organisation incluant la recommandation de son plan d'entreprise, de ses finances et de son intendance générale.

Le Conseil est composé de sept membres qui siègent en tant que président, vice-président et membres du Conseil. Le président est nommé à titre amovible par le Gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, pour un mandat qu'il estime indiqué. Le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, nomme à titre amovible les autres membres du Conseil. À l'exception du président, les mandats des membres du Conseil sont d'une durée maximum de quatre ans, avec possibilité de renouvellement. Le Premier dirigeant de l'APL, qui est un cadre à temps plein, relève directement du Conseil. À la fin de l'année 2024, quatre postes du Conseil restaient à pourvoir.

Dans la dernière année, le Conseil s'est réuni à douze reprises, dont sept fois en réunion régulière, trois fois en réunion spéciale, une fois en assemblée annuelle et une fois en assemblée publique annuelle. Lors de ces rencontres et celles de ses différents comités (d'audit, sur la gouvernance et les ressources humaines, puis sur le développement durable), les membres se sont particulièrement attardés aux négociations du contrat de service avec la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (« CPBSL »), à la gestion des risques, au suivi des états financiers de l'APL, à l'équité, la diversité et l'inclusion, au développement durable, à la cybersécurité, ainsi qu'au développement du simulateur et des services de pilotage optimisés.

Le 30 mai 2024, l'APL a tenu son assemblée publique annuelle au centre-ville de Montréal. Durant cet exercice, le Président du Conseil par intérim, le Premier dirigeant de l'APL, la Cheffe de la direction en sécurité et efficacité maritimes, le Directeur en finances, la Cheffe de la direction en talents et communication, ainsi que la Cheffe de la direction des affaires juridiques et secrétariat corporatif, se sont tour à tour entretenus avec l'audience au sujet des activités réalisées en 2023, en plus de présenter les orientations et les objectifs stratégiques pour 2024.



Le Conseil d'administration et ses Comités



Marie-Claude Cardin
CPA, IAS.A

Présidente du Conseil
d'administration
et du Comité d'audit

Membre depuis
le 28 août 2024



George J. Pollack
LL.B., LL.L.

Président du Comité de
gouvernance et des RH

Membre depuis le
7 septembre 2018



Georges Farrah
Certification ASC

Président du Comité sur le
développement durable

Membre depuis
le 21 juin 2024



Les membres de la direction



Marc-Yves Bertin
Premier dirigeant



Julie Bédard
Cheffe de la direction,
Sécurité et efficacité maritimes



Claudine Bishop
CRHA, MBA
Cheffe de la direction,
Talents et communications



Daniel Jodoin
Chef de la direction,
Innovation et commercialisation



Anaïs de Lausnay
LL.B., ASC, C.Dir.
Cheffe de la direction,
Affaires juridiques et
secrétariat corporatif



Antony Sebastiampillai
CPA
Chef de la direction,
Finances et administration

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

En plus des réalisations de l'année 2024 décrites dans les pages précédentes de ce rapport annuel, voici les commentaires et les analyses de la direction quant aux plus récents résultats financiers obtenus.

Les résultats financiers

En 2024, les revenus totaux se sont élevés à 118,2 M\$, contre 115,3 M\$ l'année précédente. Cette progression est principalement attribuable à une augmentation moyenne de 4,7 % des taux de redevances, en accord avec l'industrie, et à une légère diminution de la composition réelle du trafic. Grâce à cette hausse des revenus et à un contrôle budgétaire rigoureux, l'Administration a clôturé l'exercice fiscal 2024 avec un résultat positif de 1,0 M\$

comparativement à 493 k\$ en 2023, ce qui contribue au maintien du fonds de réserve.

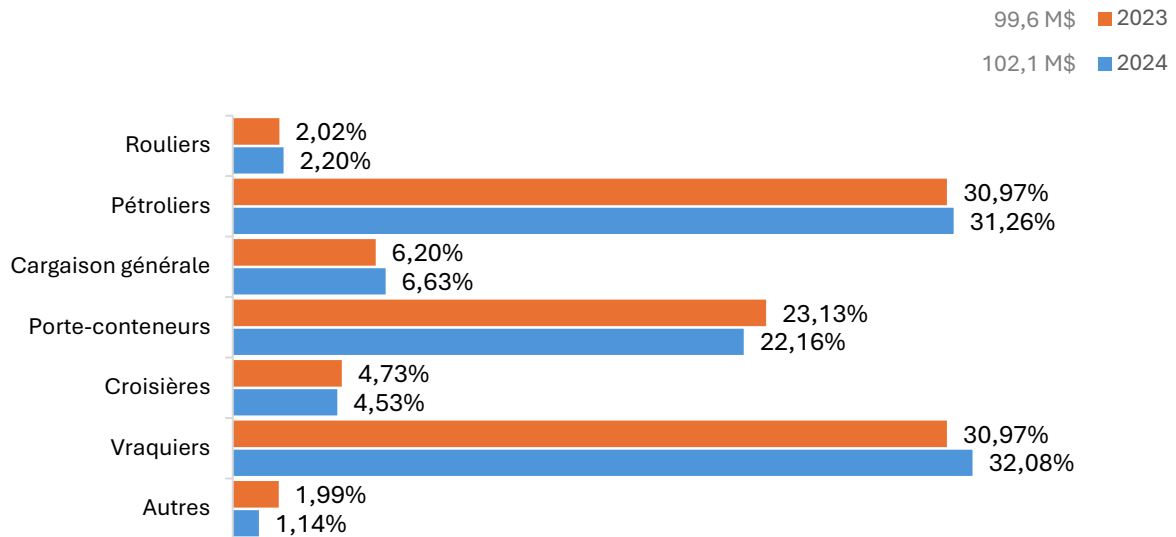
Les redevances de pilotage

L'Administration a le mandat d'évaluer et de fixer les redevances de pilotage qui doivent lui être acquittées par sa clientèle. Ces redevances doivent être équitables et raisonnables tout en permettant à l'organisation d'autofinancer ses opérations ainsi que le remplacement de ses actifs.

À la fin de l'année 2024, l'APL a déposé un avis de révision des redevances de pilotage pour l'année 2025, conformément à la méthodologie établie. Un calendrier de révision des redevances est utilisé depuis 2021 afin de s'assurer que les taux à adopter pour l'année à venir puissent entrer en vigueur en tout début d'année, évitant ainsi des écarts de constat pour les revenus.



La répartition des revenus en fonction du type de navire (2023 vs 2024)



Services sous-traités

Certains aspects du service de pilotage de l'APL font l'objet d'accords de service avec des sous-traitants, notamment pour la conduite de navires et le transbordement.

Les pilotes brevetés au service de l'APL sont contractuels, non employés. Ces pilotes sont représentés par deux corporations avec lesquelles l'Administration négocie des ententes distinctes de services. La *Loi sur le pilotage* ne permet pas la concurrence, ce qui influence grandement la dynamique de négociation entre l'Administration et les corporations, lesquelles détiennent un monopole. Chaque année, les contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales de l'Administration. Le résultat des négociations contractuelles a donc une incidence capitale sur la situation financière présente et future de l'organisation ainsi que sur sa capacité à respecter l'énoncé de la *Loi sur le pilotage*

qui stipule que les administrations de pilotage doivent fixer les redevances afin qu'elles demeurent équitables et raisonnables tout en leur permettant de maintenir leur autosuffisance financière.

Le service de transbordement est assumé en majeure partie par un sous-traitant pour l'ensemble des ports excluant ceux offerts à la station de pilotage de Les Escoumins. Le service de transbordement dispensé par les bateaux-pilotes représente environ 10 % des charges totales de l'Administration.

Le trafic maritime

Le trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay subit une importante variation selon les saisons. En hiver, lors du premier trimestre de l'année, la circulation est généralement à son plus bas niveau. La Voie maritime du Saint-Laurent entre Montréal et le Lac Érié étant fermée à la navigation en cette période, les itinéraires se terminent dans les eaux territoriales du port de Montréal. Les intempéries et la présence

d'embâcles rendent parfois la navigation difficile jusqu'à en ralentir les transits.

Au printemps, lors du deuxième trimestre, la circulation reprend graduellement son rythme. À l'automne, lors du quatrième trimestre, elle atteint normalement son apogée avec l'arrivée de dizaines de navires de croisières internationaux et domestiques. Avant une nouvelle fermeture de la Voie maritime, tout juste avant l'hiver, les vraquiers partent remplis de céréales, de légumineuses, de sel, de sucre, de minerai, d'aluminium et d'acier.

La fluctuation du trafic maritime est un facteur important dans la planification des entrées de fonds qui permettent de satisfaire aux obligations financières de l'APL, tout comme la dimension des navires et les temps de transit. Malgré une fine analyse de l'état du marché actuel ainsi qu'une estimation rigoureuse

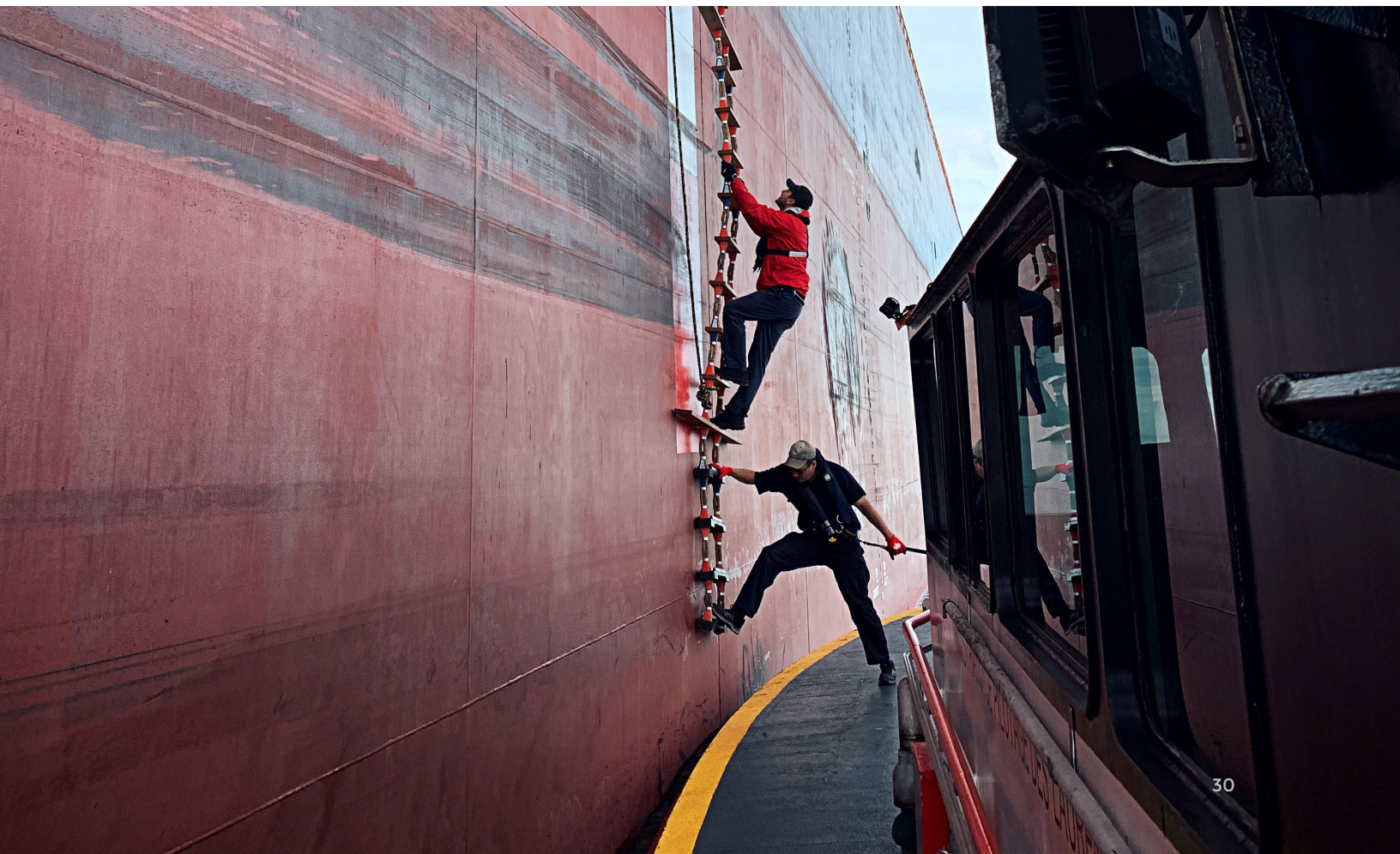
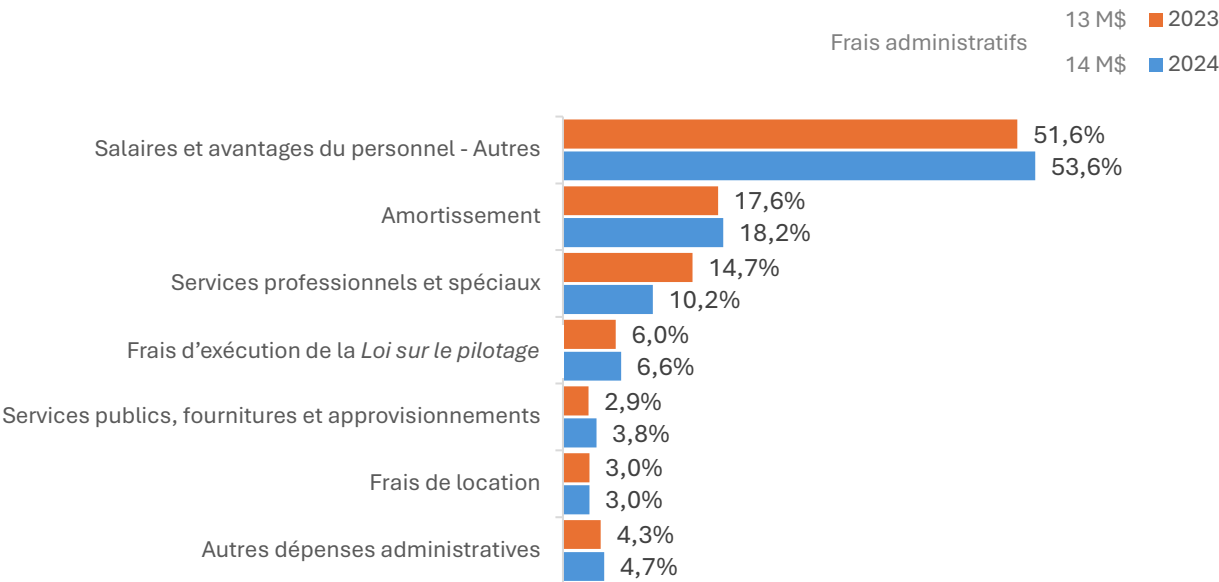
des revenus générés, l'Administration ne peut prévoir ni influencer le volume de trafic des mois à venir. Les facteurs qui ont une incidence sur celui-ci et sur lesquels l'APL n'a aucun contrôle sont, notamment :

- Les contextes économiques provinciaux, fédéraux, nord-américains et mondiaux
- Les conditions climatiques
- La valeur du dollar canadien sur le marché international
- L'inflation, les taux d'intérêt, les taxes liées aux importations et aux exportations
- La concurrence des autres modes de transport
- La concurrence des ports américains et des autres ports canadiens
- La stabilité des relations de travail dans les ports



Les charges administratives (2023 vs 2024)

Les charges administratives représentent environ 12 % des charges totales de l'Administration. La plus grande proportion de ces charges est liée aux salaires et aux avantages du personnel, à l'amortissement ainsi qu'aux services professionnels et spéciaux.



L'analyse des résultats

Revenus

Le trafic est resté stable en 2024 par rapport à 2023, avec une légère baisse de 1,2 % des affectations. Toutefois, les revenus générés par le pilotage ont augmenté de 2,5 M\$, atteignant 102,1 M\$ contre 99,6 M\$ en 2023, soit une hausse de 2,5 %, principalement attribuable à l'augmentation des taux de redevances. Les revenus issus de l'exploitation des bateaux-pilotes ont connu une augmentation de 0,1 % par rapport à l'année précédente. Au total, les revenus de l'APL ont atteint 118,2 M\$ en 2024, représentant une augmentation nette de 2,5 % par rapport à 2023.

Honoraires de pilotage et transbordement

Les honoraires de pilotage payables aux corporations de pilotes actives dans les trois circonscriptions sous juridiction de l'APL et les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes et de la navette ont connu une hausse de 1,4 M\$ pour atteindre un total de 103,3 M\$. Cette augmentation est le résultat direct des différentes caractéristiques des navires qui sont prises en compte lors de la facturation des honoraires, combiné à

l'augmentation du coût des contrats de service négociés avec les différents fournisseurs.

Charges administratives et opérationnelles

Les charges administratives et opérationnelles se sont établies à 14,0 M\$ en 2024, en hausse de 6,9 % par rapport aux 13,0 M\$ enregistrés en 2023. Cette variation s'explique principalement par l'augmentation des charges de personnel (+11,7 %), attribuable au comblement de postes vacants et aux ajustements salariaux, ainsi que par la progression des charges d'amortissement (+10,9 %), des frais liés à l'exécution de la *Loi sur le pilotage* (+17,9 %) et des coûts des services publics, fournitures et approvisionnements (+43,1 %). À l'inverse, une diminution de 25,4 % a été constatée au niveau des services professionnels et spéciaux, contribuant à atténuer la hausse globale des charges.

Résultat net

Considérant les revenus et les charges détaillés précédemment, l'Administration termine son année financière 2024 avec un résultat net de 1,0 M\$, comparativement à 493 k\$ pour l'année précédente.



GESTION DES RISQUES

L'APL a recours à un cadre de gestion du risque d'entreprise afin de s'assurer de bien cibler, mesurer et contrôler les risques et d'effectuer un suivi adéquat sur une base régulière.

Voici certains des principaux risques que l'APL gère grâce à de solides stratégies d'atténuation des risques. Ces stratégies s'appuient sur une série d'outils, notamment la planification minutieuse, la formation continue et les partenariats collaboratifs.

Entraves à la navigation de toute origine (naturelle ou mécanique) incluant les erreurs de pilotage.	Incident/accident impliquant des navires, installations de l'APL ou sous-traitants, affectant la vie, la santé et la sécurité des personnes ainsi que la sécurité des actifs de l'APL.
Cybersécurité, panne majeure du système informatique et risque lié aux nouvelles technologies.	Capacité d'attirer et de retenir les ressources détenant l'expertise et les compétences requises, notamment le personnel navigant (capitaines, matelots, mécaniciens, pilotes).
Impacts des changements climatiques sur la navigation et les opérations.	

PERSPECTIVES 2025

À l'aube de 2025, le paysage mondial présente une multitude de défis et d'opportunités qui façonneront l'année à venir. L'un des facteurs les plus importants qui influencent ce paysage est l'instabilité commerciale actuelle, principalement due à l'évolution des droits de douane américains et à leurs répercussions sur les marchés mondiaux. Ces incertitudes commerciales, ainsi que les changements géoéconomiques plus larges, auront un impact à la fois sur les coûts et la disponibilité des marchandises qui empruntent les voies navigables du Canada.

Dans ce contexte, nous devons reconnaître la difficulté accrue que cet environnement présente pour évaluer et gérer les impacts sur nos objectifs opérationnels et financiers pour l'année à venir. Cette volatilité rend de plus en plus difficile la prévision et la planification avec la précision à laquelle nous nous attendons.

De même, notre capacité à nous adapter à ces temps imprévisibles sera cruciale pour notre succès continu. Nous devons rester concentrés sur l'agilité stratégique, l'efficacité des opérations et la gestion financière prudente pour naviguer sur ce terrain incertain. Cet environnement difficile souligne l'importance cruciale de renforcer et d'approfondir notre engagement envers notre mission. Pour y parvenir, nous devons mettre encore plus l'accent sur l'amélioration de la résilience et de l'efficacité de nos opérations.



C'est là que la technologie peut jouer un rôle : en optimisant les processus et en atteignant de nouveaux niveaux de productivité grâce à des offres de services améliorées, nous pouvons maximiser la valeur que nous offrons aux Canadiens, tout en nous adaptant à un paysage commercial en constante évolution à moyen terme. Par exemple, nous continuerons à explorer des pistes pour optimiser nos pratiques de gestion des transits, en examinant comment l'intelligence artificielle et l'automatisation peuvent continuer à optimiser le travail de notre équipe. Il faut agir maintenant pour assurer la pérennité à long terme de nos services de pilotage face aux tendances climatiques, démographiques, technologiques et du marché à moyen terme.

Pour guider nos efforts, notre équipe restera ancrée dans un ensemble de valeurs clés et durables. Premièrement, nous devons maintenir notre engagement en faveur de l'intérêt public, en reconnaissant que notre intégrité face au changement sera l'un de nos plus grands atouts. Deuxièmement, notre engagement à l'excellence dans notre

prestation de service et envers le client sera inébranlable, en veillant à ce que toutes nos décisions soient prises en tenant compte des attentes de nos clients, nos partenaires et notre équipe. Troisièmement, nous continuerons à privilégier la collaboration, en favorisant un environnement interdisciplinaire constitué avec les bons acteurs et travaillant ensemble pour trouver des solutions innovantes. Enfin, nous devons continuer à progresser de manière constante, en nous appuyant sur la durabilité, en nous efforçant de soutenir un avenir qui soit non seulement économiquement prospère, mais aussi socialement et écologiquement responsable.

Forts de ces valeurs, nous abordons l'année 2025 avec détermination et résolution, confiants dans notre capacité à surmonter les incertitudes à venir. Les défis de l'année à venir seront importants, mais ils représentent également une opportunité d'innover, de renforcer nos opérations et, à terme, de faire de l'APL une organisation encore plus agile, plus efficace et plus résiliente.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

L'APL a établi six orientations stratégiques qui l'accompagnent dans ses processus décisionnels et l'aident à déterminer et prioriser les projets à réaliser par les membres de son équipe :

1. **Pilotage efficace** : Assurer des services de pilotage performants (efficace, efficient, sécuritaire, fiable et résilient).
2. **Développement durable** : Intégrer les considérations de développement durable dans les aspects clés de nos activités et le promouvoir dans l'industrie.
3. **Innovation** : Poursuivre l'innovation en développement, intégrant et adoptant les technologies et en s'inspirant des meilleures pratiques.
4. **Partenariats** : Promouvoir un corridor résilient et interconnecté grâce à des partenariats collaboratifs et inclusifs.
5. **Équipe et organisation performantes** : Développer une culture collaborative performante et renforcer nos capacités organisationnelles.
6. **Pérennité financière** : Assurer un équilibre financier entre redevances équitables et une saine gestion.

Ces orientations feront l'objet d'un examen au cours des prochaines années afin d'assurer un alignement optimal avec un contexte domestique et international en évolution.



ANNEXE A

RAPPORT 2024 DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE RELATIVE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans son plan budgétaire fédéral de 2021, le gouvernement du Canada a demandé aux sociétés d'État de moins d'un milliard de dollars d'adopter les normes du *Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques* (GIFCC), ou des normes plus rigoureuses ou acceptables, et de commencer à rendre compte de leurs risques financiers associés aux changements climatiques d'ici 2024.

Les recommandations du GIFCC s'articulent autour de quatre piliers :

1. **Gouvernance** : La gouvernance de l'organisation autour des risques et opportunités lié(e)s aux changements climatiques
2. **Stratégie** : Les impacts réels et potentiels des risques et opportunités liés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la planification financière de l'organisation
3. **Gestion des risques** : Les processus utilisés par l'organisation pour identifier, évaluer et gérer les risques liés aux changements climatiques
4. **Indicateurs et cibles** : Les indicateurs et les cibles utilisés pour évaluer et gérer les risques et les opportunités liés aux changements climatiques¹

Il s'agit de la première série d'informations fournies par l'APL sur les quatre principes du GIFCC pour la période de référence du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024. Elle s'appuie sur l'engagement de l'APL à améliorer ses performances en matière de gouvernance environnementale, sociale et d'entreprise, en mettant l'accent sur la décarbonisation et la résilience climatique.

Ces informations continueront d'évoluer à mesure que nous approfondirons notre compréhension des risques et opportunités liés aux changements climatiques et que nous les intégrerons dans nos mécanismes de gouvernance et de décision essentiels. Nous réviserons chaque année nos piliers stratégiques afin de nous assurer qu'ils se concentrent sur nos risques et opportunités liés aux changements climatiques les plus importants.

Pilier 1 : Gouvernance

Le Conseil d'administration de l'APL est responsable de la gouvernance globale de l'Administration et veille à ce que les principaux risques d'entreprise soient identifiés et bien gérés. Il rend compte à l'actionnaire de l'APL, le gouvernement du Canada, et au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

¹ Recommandations du Groupe de travail sur les informations financières relatives aux changements climatiques – Rapport final, Figure 2, p. v.

Le Conseil d'administration de l'APL supervise la politique et les initiatives de développement durable de l'Administration par l'intermédiaire du Comité de développement durable (DD). Ce dernier se concentre sur les politiques, les procédures et les performances liées au développement durable de l'entreprise, y compris les enjeux climatiques, et rend compte régulièrement de ces questions au Conseil d'administration afin de l'aider dans ses fonctions de surveillance et de prise de décision.

Les membres désignés de l'équipe de direction de l'APL sont responsables devant le Conseil d'administration de l'élaboration et de la mise en œuvre d'initiatives durables et un comité directeur interne a été créé pour soutenir l'équipe de direction dans ces tâches.

Pilier 2 : Stratégie

La mission de l'Administration, telle que définie dans la *Loi sur le pilotage*, est de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux relevant de sa compétence. Financièrement autonome, l'APL exerce ses activités dans le souci de protéger la santé humaine, les biens et l'environnement.

L'APL aspire à être un partenaire de confiance en matière de systèmes de pilotage résilients, intelligents et durables, et accorde une grande importance aux considérations environnementales dans ses opérations. L'APL a récemment ajouté les impacts des changements climatiques à sa liste de risques clés dans son cadre de gestion du risque d'entreprise et évalue actuellement ces risques selon les catégories suivantes :

- Risques physiques liés aux phénomènes météorologiques extrêmes ou à la variabilité accrue du climat
- Risques de transition pour soutenir l'objectif fédéral de neutralité carbone d'ici 2050

L'APL en est aux premières étapes de la collecte de données pour évaluer les risques liés aux changements climatiques. À ce stade, les risques suivants ont été identifiés pour faire l'objet d'une évaluation plus approfondie :

2.1 Risques physiques liés aux changements climatiques

Risque	Impacts potentiels sur l'APL
Augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes (aigus – liés à un événement) Les risques liés à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des aléas climatiques (vents violents et fortes pluies, inondations, rafales, chutes de neige, feux de forêt ou autres) pourraient provoquer des	• Impacts négatifs sur la continuité du service de pilotage, notamment : ○ Des difficultés pour les équipages des bateaux-pilotes et/ou les pilotes d'accéder à la base opérationnelle de l'APL aux Escoumins ou à d'autres stations de transfert de pilotes le long du corridor maritime, ce qui entraîne des interruptions de service et/ou des retards

interruptions de service et endommager les infrastructures. Augmentation de la variabilité météorologique (chronique à long terme) Variations plus importantes du niveau de l'eau, courants plus forts et risques accrus d'inondations et d'érosion des berges, etc.	○ Incapacité à naviguer dans des conditions sécuritaires entraînant des interruptions de service et/ou des retards • Augmentation des investissements dans la réparation et/ou l'adaptation des actifs opérationnels de l'APL (poste d'amarrage, bateaux-pilotes et navette maritime) • Effets des températures extrêmes sur la santé ou la disponibilité du personnel de l'APL • Impacts négatifs sur les revenus de l'APL (réduction du nombre d'affectations ou des temps de transit) • Augmentation des délais et instabilité des coûts de pilotage et de transport en raison des perturbations liées aux changements climatiques dans la chaîne d'approvisionnement du corridor maritime • Impacts sur la réputation de l'APL et, plus généralement, des services de pilotage au Canada
--	---

2.2 Risques de transition liés aux changements climatiques

Risque	Impacts potentiels sur l'APL
Politique et juridique Augmentation du prix du carbone	• Le risque que l'augmentation du prix du carbone puisse affecter négativement les coûts d'exploitation de l'APL en raison de la consommation globale de carburant de l'APL (diesel pour les bateaux-pilotes/essence pour la navette maritime)
Politique et juridique Nouvelle réglementation visant à accroître l'efficacité	• Options limitées en matière de carburants alternatifs pour les bateaux-pilotes existants (adéquation, coûts, disponibilité) • Augmentation des investissements pour l'achat de bateaux-pilotes et de navettes maritimes moins énergivores

Technologie Complexité de la transition pour réduire l'empreinte carbone des activités de transfert des pilotes de l'APL	- Options limitées en matière de propulsion verte compte tenu de l'environnement opérationnel des bateaux-pilotes sur le corridor maritime - Augmentation des coûts et de la complexité liée aux technologies propres (formation des équipages, maintenance, etc.) - Augmentation des investissements
---	---

Pilier 3 : Gestion des risques

L'APL utilise un cadre de gestion du risque d'entreprise (CGR) selon lequel les principaux risques sont ceux susceptibles d'avoir un impact significatif sur notre situation financière, nos opérations ou notre réputation. Les risques sont évalués en fonction de leur probabilité d'occurrence et de leurs impacts potentiels, et sont assortis de mesures d'atténuation concrètes. La direction générale rend régulièrement compte au Comité d'audit des risques auxquels l'APL est exposée.

Comme mentionné précédemment, l'APL a commencé à évaluer les risques climatiques individuels par catégorie. À l'avenir, l'APL entreprendra un examen plus approfondi des risques et opportunités climatiques, avec l'appui d'experts internes et externes. Une fois ce processus plus avancé, nous pourrions évaluer plus efficacement les risques climatiques dans le contexte du CGR de l'APL, y compris les impacts financiers des changements climatiques.

Pilier 4 : Indicateurs et cibles

En 2023, l'APL a réalisé son premier inventaire de gaz à effet de serre (GES) pour l'année de référence 2022. Cet inventaire a été élaboré avec l'aide d'une firme externe spécialisée en développement durable et en mesure d'impact des GES.

En juin 2024, le gouvernement fédéral a mis à jour la *Stratégie pour un gouvernement vert*. Dans le cadre de cette mise à jour, les sociétés d'État sont invitées à publier des renseignements sur leur empreinte carbone dans leurs rapports annuels, conformément aux *Lignes directrices sur les déclarations du gouvernement fédéral en matière d'écologisation*.

L'APL continue d'affiner son inventaire de GES afin qu'il respecte les politiques fédérales et de mieux comprendre son empreinte carbone. Pour l'année 2024 (du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024) :

Champ d'application 1

Émissions directes de GES générées par les activités détenues ou contrôlées par l'APL en tonne métrique d'équivalents dioxyde de carbone (tCO₂e) :

Champ d'application 1	Émissions totales (tCO ₂ e)
Transport de personnes par voie maritime (transfert de pilotes vers des navires). Émissions du diesel marin des véhicules marins appartenant à l'APL.	597
Autres (émissions fugitives, etc.).	2,3
Total	600

Champ d'application 2

Émissions indirectes de GES liées à l'électricité achetée et consommée dans les installations de l'APL :

Champ d'application 2 - Émissions indirectes, électricité	Émissions totales (tCO ₂ e)
Consommation électrique réelle aux Escoumins et consommation estimée du bureau de Montréal.	0,90
Total	0,90

Champ d'application 3

Émissions indirectes non incluses dans les champs d'application 1 et 2 :

L'APL est consciente que son empreinte carbone dépasse le cadre de ses activités directes et s'étend aux émissions générées par sa chaîne de valeur (champ d'application 3). L'APL prévoit d'intégrer progressivement ces émissions à son inventaire au cours des prochaines années, en fonction de leur pertinence et de la disponibilité des données. Pour 2024, les émissions suivantes sont incluses, compte tenu de l'impact significatif de l'ensemble des activités sur l'empreinte carbone :

Champ d'application 3	Émissions totales (tCO ₂ e)
Transport de personnes par voie maritime (transfert de pilotes vers des navires effectué par un fournisseur tiers).	1 112
Total	1 112

ÉTATS FINANCIERS

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Laurentides est chargée d'assurer la préparation et l'image fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et l'exercice de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel concorde avec l'information contenue dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et des contrôles financiers et de gestion de même que des systèmes d'information et des pratiques de gestion conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie en temps opportun. Ces systèmes et pratiques fournissent une assurance raisonnable que les biens de la société sont contrôlés et protégés, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir une assurance raisonnable que les opérations s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, notamment l'instruction donnée en vertu de l'article 89 ayant trait aux dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements, et le règlement administratif et les politiques de l'Administration.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le Comité d'audit surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le Comité rencontre la direction et les auditeurs pour déterminer si chaque partie remplit ses responsabilités et pour discuter de l'audit des états financiers. Les états financiers sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité d'audit.

L'auditeur externe, soit la vérificatrice générale du Canada, qui est nommée en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ainsi que de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes canadiennes d'audit. Dans son rapport, elle décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'Administration.



Marc-Yves Bertin
Premier dirigeant
Montréal, Canada
28 mars 2025



Antony Sebastiaipillai, CPA
Chef de la direction, Finances et administration
Montréal, Canada
28 mars 2025



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2024, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris les informations significatives sur les méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2024, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB).

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'Administration conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'Administration ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'Administration.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'Administration;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'Administration à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Administration de pilotage des Laurentides dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, le règlement administratif de l'Administration de pilotage des Laurentides ainsi que l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Laurentides dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des Normes IFRS de comptabilité publiées par l'IASB ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

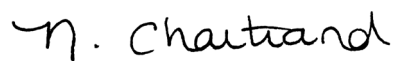
Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Administration de pilotage des Laurentides aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Administration de pilotage des Laurentides à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Nathalie Chartrand, CPA auditrice
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 28 mars 2025

Administration de pilotage des Laurentides

État de la situation financière au 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2024	2023
Actif		
Courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 116 191 \$	5 765 926 \$
Créances et autres débiteurs (note 5)	16 023 128	14 457 200
Frais payés d'avance	489 044	416 477
	25 628 363	20 639 603
Non courant		
Immobilisations corporelles (note 6)	19 513 454	21 098 365
Immobilisations incorporelles (note 7)	2 259 700	2 045 123
Actif au titre de droit d'utilisation	1 017 308	1 180 184
Total de l'actif	48 418 825 \$	44 963 275 \$
Passif		
Courant		
Créditeurs et charges à payer (note 9)	18 764 279 \$	16 255 706 \$
Obligation locative	193 850	186 638
	18 958 129	16 442 344
Non courant		
Avantages du personnel	546 551	436 346
Obligation locative	1 249 731	1 443 588
Total du passif	20 754 411	18 322 278
Capitaux propres		
Bénéfices non répartis (note 11)	27 664 414	26 640 997
	27 664 414	26 640 997
Total du passif et des capitaux propres	48 418 825 \$	44 963 275 \$

Engagements (note 10) et éventualités (note 14)

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par le Conseil d'administration pour publication le 28 mars 2025 :



Marie-Claude Cardin, CPA, IAS.A
Présidente
Conseil d'administration



George J. Pollack, LL.B., LL.L.
Administrateur
Conseil d'administration

Administration de pilotage des Laurentides

État du résultat global pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2024	2023
Produits		
Redevances de pilotage	102 096 078 \$	99 629 170 \$
Produits de bateaux-pilotes	15 318 959	15 310 884
Produit de location d'un bateau-pilote	388 500	-
Revenus d'intérêts	296 970	303 870
Autres produits	112 154	69 952
	118 212 661	115 313 876
Charges		
Honoraires de pilotage	90 372 043	88 384 552
Service de bateaux-pilotes – Impartition	10 010 984	10 376 074
Salaires et avantages du personnel – Autres	7 522 168	6 734 793
Amortissement	2 551 015	2 300 717
Salaires et avantages du personnel – Transbordement	2 040 035	1 914 761
Services professionnels et spéciaux	1 426 569	1 911 391
Frais d'exécution de la <i>Loi sur le pilotage</i>	920 006	780 543
Coûts d'entretien et de fonctionnement des bateaux-pilotes et navette	731 764	1 103 122
Services publics, fournitures et approvisionnements	532 421	372 110
Frais de location	420 857	385 612
Transports, déplacements et frais d'accueil	201 677	150 430
Entretien	159 237	127 399
Communications	81 121	88 175
Autres charges	68 510	52 670
Assurances	64 463	68 010
Frais financiers	61 081	70 777
Perte nette sur cessions d'immobilisations	25 293	-
	117 189 244	114 821 136
Résultat global pour l'exercice	1 023 417 \$	492 740 \$

État des variations des capitaux propres pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2024	2023
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	26 640 997 \$	26 148 257 \$
Résultat global pour l'exercice	1 023 417	492 740
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	27 664 414 \$	26 640 997 \$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Administration de pilotage des Laurentides

État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre

(en dollars canadiens)

	2024	2023
Activités opérationnelles		
Résultat global pour l'exercice	1 023 417 \$	492 740 \$
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités opérationnelles :		
Amortissement	2 551 015	2 300 717
Intérêt sur l'obligation locative	56 722	63 361
Variation de la tranche à long terme des avantages du personnel	110 205	34 996
Perte nette sur cessions d'immobilisations	25 293	-
Revenus d'intérêts	(296 970)	(303 870)
Variation nette des éléments du fonds de roulement :		
Variation des créances et autres débiteurs	(1 565 928)	(1 151 411)
Variation des frais payés d'avance	(72 567)	(230 259)
Variation des créditeurs et charges à payer	2 326 825	(631 037)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	4 158 012	575 237
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(4 336) \$	(1 795 395) \$
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(872 805)	(1 026 728)
Subvention gouvernementale reçue	-	318 814
Produit de disposition d'actifs	15 792	-
Intérêts reçus	296 970	303 870
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(564 379)	(2 199 439)
Activités de financement		
Remboursement de l'obligation locative	(186 646) \$	(180 006) \$
Intérêts payés sur l'obligation locative	(56 722)	(63 361)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(243 368)	(243 367)
Trésorerie et équivalents de trésorerie		
Variation de l'exercice	3 350 265 \$	(1 867 569) \$
Solde au début de l'exercice	5 765 926	7 633 495
Solde à la fin de l'exercice	9 116 191 \$	5 765 926 \$
 <i>Représenté par :</i>		
Trésorerie	9 116 191 \$	3 633 386 \$
Équivalents de trésorerie	-	2 132 540

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2024

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Laurentides (« l'Administration »), constituée en 1972, au Canada, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. En vertu de la *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, conformément à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain Plan d'entreprise. L'Administration confirme qu'elle rencontre les exigences de l'instruction depuis 2016.

L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'approbation de l'établissement et de la révision des droits de pilotage. L'Administration peut, par résolution, déterminer des redevances qui lui sont dues pour la prestation de services liés au pilotage obligatoire. En vertu de la loi, les redevances de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration. À cette fin, les droits de pilotage exigés par l'Administration comprennent la création d'une réserve pour répondre à ses obligations financières courantes et futures associées à la prestation de services de pilotage obligatoire dont, entre autres, le renouvellement de ses immobilisations.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit payer au ministre des Transports la somme qu'il précise pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la loi, y compris l'élaboration de règlements et le contrôle d'application de la loi.

2. Base d'établissement

Déclaration de conformité

Les états financiers ont été préparés selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf indication contraire.

3. Informations significatives sur les méthodes comptables

Les méthodes comptables énoncées ci-dessous ont été appliquées d'une manière uniforme aux périodes présentées dans les présents états financiers.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les sommes détenues par l'Administration dans le compte bancaire et les équivalents de trésorerie sont constitués de sommes déposées dans un compte d'épargne auprès d'une banque à charte canadienne.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles achetées sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, le coût des matériaux et les frais de chantier naval. Lorsque des montants sont présentés au titre des travaux en cours, ceux-ci sont transférés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur le montant amortissable, soit le coût de l'actif diminué de sa valeur résiduelle, selon le mode linéaire, à des taux établis selon la durée d'utilité estimative des biens, sauf pour les améliorations locatives reliées à la location d'immeubles qui sont amorties sur le moindre de la durée du bail ou la durée d'utilité estimée. Lorsque des parties significatives d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes des immobilisations corporelles.

Les durées d'utilité prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations corporelles pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments et améliorations locatives	10 à 30 ans
Bateaux-pilotes et navette	3 à 25 ans
Mobilier et agencements	5 à 10 ans
Matériel de communication	5 à 10 ans
Matériel informatique	3 à 10 ans
Installations d'embarquement	10 à 25 ans
Quais	15 à 40 ans

Les méthodes d'amortissement, les durées d'utilité et les valeurs résiduelles sont réexaminées à chaque fin d'exercice et ajustées prospectivement au besoin.

Les profits ou les pertes résultant de la sortie d'une immobilisation corporelle sont déterminés par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'immobilisation corporelle, et sont comptabilisés au résultat global pour l'exercice sur la base du montant net.

Changement d'estimation comptable

Au cours de l'exercice 2024, l'Administration a révisé la durée d'utilité de la coque et de la mécanique des bateaux-pilotes. La durée d'utilité est passée de 20 ans à 25 ans, à la suite d'une analyse technique récente et d'une réévaluation des conditions d'utilisation.

Ce changement constitue une modification d'estimation comptable, appliquée prospectivement à partir du 1er janvier 2024, conformément aux normes comptables applicables.

L'impact de cette révision d'estimation est une réduction de la charge d'amortissement de 110 715\$ pour 2024 et les années subséquentes jusqu'à la fin de la durée d'utilité des immobilisations affectées.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur et sont constituées d'un droit d'utilisation d'une rampe de lancement pour les bateaux-pilotes, de logiciels et d'une participation financière d'unités portables (PPU) faites à une des corporations de pilotes.

Les durées d'utilité prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations incorporelles pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	15 ans
Logiciels	3 à 8 ans
Participation financière d'unités portables	4 ans

Le mode d'amortissement, la durée d'utilité et la valeur résiduelle des immobilisations incorporelles sont réexaminés à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement au besoin. Le coût des immobilisations développées par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet. Les montants présentés au titre des travaux en cours sont transférés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis.

Dépréciation d'actifs non financiers

L'Administration passe en revue la valeur comptable de ses actifs non financiers, soit les immobilisations corporelles et incorporelles, à chaque fin d'exercice afin de déterminer s'il existe une indication de dépréciation. Si une indication existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée et les pertes de valeur sont comptabilisées au résultat global.

Constatation des produits

Les produits de l'Administration proviennent principalement des redevances de pilotage et de l'exploitation des bateaux-pilotes. Ces produits sont comptabilisés à un moment précis,

soit lorsque l'Administration a rempli son mandat de pilotage ou fourni le service de bateau-pilote, et en fonction des prix connus. En contrepartie, l'Administration comptabilise une créance puisque la contrepartie est exigible dès que le service est rendu.

Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les créances font partie des actifs financiers. Après leur comptabilisation initiale, les créances sont évaluées au coût amorti et la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont évalués à leur juste valeur.

Les créateurs et charges à payer font partie des passifs financiers. Après leur comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti.

Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des passifs potentiels qui pourraient devenir des passifs réels si un ou des événements futurs se produisaient. S'il est probable qu'un événement survienne et qu'une estimation raisonnable du passif à engager peut être faite, une provision est comptabilisée et une charge est enregistrée. Si la probabilité de l'événement ne peut être déterminée ou que le montant en cause ne peut être estimé raisonnablement, une éventualité est présentée dans les notes afférentes aux états financiers.

4. Utilisation d'estimations et recours au jugement

La préparation des états financiers exige que la direction ait recours à son jugement, qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application des méthodes comptables ainsi que sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des produits et des charges.

a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et hypothèses effectuées par la direction qui peuvent entraîner des ajustements matériels aux montants des actifs et passifs d'ici l'année suivante. La direction n'a pas effectué d'estimations comptables importantes dans la préparation de ces états financiers, à l'exception de la durée d'utilité des immobilisations corporelles et incorporelles.

b) Jugements importants

Les jugements importants sur la valeur comptable de l'actif et du passif font appel à des hypothèses faites par la direction et reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances. Les jugements les plus importants de la direction sont la détermination des composantes des immobilisations corporelles, la durée d'utilité déterminée pour l'amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles et la détermination de la probabilité relativement aux passifs éventuels.

5. Créances et autres débiteurs

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Créances	14 400 784 \$	12 962 072 \$
Autres débiteurs	1 622 344	1 495 128
	16 023 128 \$	14 457 200 \$

6. Immobilisations corporelles

	Terrains	Bâtiments et améliorations locatives	Bateaux- pilotes et navette ¹	Mobilier et agencements	Matériel de communication	Matériel informatique	Installations d'embarquement	Quais	Travaux en cours	Total
Coût										
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	3 300 \$	1 017 943 \$	8 916 657 \$	352 645 \$	174 942 \$	2 825 018 \$	149 595 \$	13 591 025 \$	2 700 533 \$	29 731 658 \$
Acquisitions	-	-	1 385 752	11 132	-	2 029 917	29 777	-	-	3 456 578
Cessions	-	-	-	-	-	(626 504)	-	-	-	(626 504)
Transfert travaux en cours	-	-	2 700 533	-	-	-	-	-	(2 700 533)	-
Solde au 31 décembre 2023	3 300 \$	1 017 943 \$	13 002 942 \$	363 777 \$	174 942 \$	4 228 431 \$	179 372 \$	13 591 025 \$	- \$	32 561 732 \$
Acquisitions	-	-	165 000	-	-	4 335	-	-	-	169 335
Cessions	-	(9 730)	(3 485)	(141 220)	(16 306)	(966 427)	-	-	-	(1 137 168)
Solde au 31 décembre 2024	3 300 \$	1 008 213 \$	13 164 457	222 557 \$	158 636 \$	3 266 339 \$	179 372 \$	13 591 025 \$	- \$	31 593 899 \$
Amortissement cumulé										
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	- \$	443 005 \$	3 945 726 \$	236 737 \$	123 480 \$	2 280 907 \$	44 542 \$	3 442 845 \$	- \$	10 517 242 \$
Amortissement pour l'exercice	-	63 067	569 491	27 065	25 359	491 029	10 496	386 122	-	1 572 629
Cessions	-	-	-	-	-	(626 504)	-	-	-	(626 504)
Solde au 31 décembre 2023	- \$	506 072 \$	4 515 217 \$	263 802 \$	148 839 \$	2 145 432 \$	55 038 \$	3 828 967 \$	- \$	11 463 367 \$
Amortissement pour l'exercice	-	63 084	584 798	18 348	22 998	630 383	9 370	388 302	-	1 717 283
Cessions	-	(9 041)	(3 485)	(109 029)	(15 102)	(963 548)	-	-	-	(1 100 205)
Solde au 31 décembre 2024	- \$	560 115 \$	5 096 530 \$	173 121 \$	156 735 \$	1 812 267 \$	64 408 \$	4 217 269 \$	- \$	12 080 445 \$
Valeurs comptables nettes										
Au 31 décembre 2023	3 300 \$	511 871 \$	8 487 725 \$	99 975 \$	26 103 \$	2 082 999 \$	124 334 \$	9 762 058 \$	- \$	21 098 365 \$
Au 31 décembre 2024	3 300 \$	448 098 \$	8 067 927 \$	49 436 \$	1 901 \$	1 454 072 \$	114 964 \$	9 373 756 \$	- \$	19 513 454 \$

Note 1 : L'Administration loue à une tierce partie un bateau-pilote lui appartenant. Le coût au 31 décembre 2024 de ce bateau-pilote est de 3 984 382 \$ (3 984 382 \$ en 2023), la charge annuelle d'amortissement est de 164 342 \$ (192 391 \$ en 2023), l'amortissement cumulé est de 2 331 077 \$ (2 166 735 \$ en 2023) et la valeur comptable nette est de 1 653 305 \$ (1 817 647 \$ en 2023).

7. Immobilisations incorporelles

	Droit d'utilisation d'une rampe de lancement de bateaux	Logiciels	Participation financière d'unités portables	Travaux en cours	Total
Coût					
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	200 000 \$	2 732 912 \$	461 008 \$	- \$	3 393 920 \$
Acquisitions	-	853 715	-	173 013	1 026 728
Cessions	-	(249 741)	-	-	(249 741)
Solde au 31 décembre 2023	200 000 \$	3 336 886 \$	461 008 \$	173 013 \$	4 170 907 \$
Acquisitions	-	-	572 805	316 748	889 553
Cessions	-	(513 474)	(461 008)	-	(974 482)
Transfert travaux en cours	-	173 013	-	(173 013)	-
Solde au 31 décembre 2024	200 000 \$	2 996 425 \$	572 805 \$	316 748 \$	4 085 978 \$
Amortissement cumulé					
Solde au 1 ^{er} janvier 2023	163 403 \$	1 309 560 \$	336 460 \$	- \$	1 809 423 \$
Amortissement pour l'exercice	13 324	428 615	124 163	-	566 102
Cessions	-	(249 741)	-	-	(249 741)
Solde au 31 décembre 2023	176 727 \$	1 488 434 \$	460 623 \$	- \$	2 125 784 \$
Amortissement pour l'exercice	13 360	514 295	143 201	-	670 856
Cessions	-	(509 651)	(460 711)	-	(970 362)
Solde au 31 décembre 2024	190 087 \$	1 493 078 \$	143 113 \$	- \$	1 826 278 \$
Valeurs comptables nettes					
Au 31 décembre 2023	23 273 \$	1 848 452 \$	385 \$	173 013 \$	2 045 123 \$
Au 31 décembre 2024	9 913 \$	1 503 347 \$	429 692 \$	316 748 \$	2 259 700 \$

8. Facilité de crédit

L'Administration possède une facilité de crédit sous la forme d'un découvert bancaire, autorisé à la hauteur maximale de 1 500 000 \$ en 2024 (1 500 000 \$ en 2023), portant intérêt au taux de base annuel de la banque. Ce découvert bancaire est disponible au besoin et renouvelable annuellement. Il est garanti par une hypothèque mobilière de premier rang au montant de 3 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2023) sur les créances. Au 31 décembre 2024, l'Administration n'utilisait pas ce découvert (nil en 2023).

9. Crédoiteurs et charges à payer

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Créditeurs	18 715 618 \$	16 051 115 \$
Subvention gouvernementale	-	159 407
Avantages du personnel	48 661	45 184
	18 764 279 \$	16 255 706 \$

10. Engagements

Engagements liés aux services de pilotage et pour les immobilisations

Au 31 décembre 2024, l'Administration avait conclu des ententes pour des dépenses connexes aux services de pilotage et pour des immobilisations. Les montants contractés à la fin d'exercice, mais non encourus, sont :

2025	1 318 509 \$
2026	486 957
2027	183 682
	<u>1 989 148 \$</u>

Contrat de location

Au 31 décembre 2024, l'Administration avait conclu un contrat de location des bureaux de son siège social. La composante locative de l'obligation est comptabilisée au poste « Obligation locative » de l'État de la situation financière. Les frais de location pour lesquels l'Administration s'est engagée et qui ne doivent pas être comptabilisés à même le passif sont présentés ci-dessous.

Moins de 1 an	420 917 \$
Entre 1 et 5 ans	1 747 437
Plus de 5 ans	547 403
	<u>2 715 757 \$</u>

Contrat de location générateur de revenus

Au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 2024, l'Administration a conclu un contrat de location avec une tierce partie pour la location d'un bateau-pilote. Le revenu de location est basé sur le nombre de jours d'utilisation du bateau-pilote par la tierce partie.

11. Gestion du capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les bénéfices non répartis.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Elle doit recevoir chaque année la permission du ministre des Finances pour contracter des emprunts. L'autorisation du ministre limite les investissements aux obligations ou garanties par, Sa Majesté du chef du Canada ou de toute province, ou de toute municipalité au Canada. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2023, l'Administration s'est conformée à ces restrictions.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de façon à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- Préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage efficace;
- Établir une réserve pour faire face aux obligations futures, notamment pour les dépenses en immobilisations.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces objectifs. La structure de capital est ajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou rajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

12. Parties liées

L'Administration est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État du gouvernement du Canada, leur propriétaire commun. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions commerciales qui s'appliquent à des opérations entre parties non apparentées. Ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées dans les états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas significatives.

Les autres transactions avec des parties liées engagées par l'Administration sont celles conclues avec les principaux dirigeants, incluant les membres du Conseil d'administration. Leur rémunération se compose comme suit :

	2024	2023
Rémunération et autres avantages à court terme	1 345 462 \$	1 480 786 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	138 490	92 498
	1 483 952 \$	1 573 284 \$

13. Instruments financiers

Juste valeur

Les actifs et les passifs financiers sont la trésorerie et équivalents de trésorerie, les créances et les créditeurs. En raison de la nature à court terme de ces comptes, on considère que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances de l'Administration.

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des redevances de pilotage, et prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les redevances de pilotage sont impayées. Au 31 décembre 2024, aucune créance n'est en souffrance (nil en 2023). Le risque de crédit maximal associé aux créances est de 14 400 784 \$ (12 962 072 \$ au 31 décembre 2023). Il n'y a pas de concentration des créances.

L'Administration fait uniquement affaire avec des banques à charte canadiennes et des institutions financières reconnues et membres de l'Association canadienne des paiements. Le risque de crédit maximal associé à la trésorerie et équivalents de trésorerie est de 9 116 191 \$ (5 765 926 \$ au 31 décembre 2023).

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

L'Administration peut être exposée au risque de taux d'intérêt en raison de l'utilisation de sa facilité de crédit d'exploitation puisque celle-ci porte intérêt. Au 31 décembre 2024, cette facilité n'était pas utilisée (nil en 2023).

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses opérations et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires et dépend donc des sources de financement et des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque de liquidité en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, tel que présenté à la note 8, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement.

Les passifs financiers de l'Administration ont une échéance de moins de 3 mois, à l'exception d'un montant de 221 469 \$ qui est de plus de 3 mois.

L'exposition au risque de l'Administration, ses objectifs, politiques et processus de gestion et d'évaluation de ce risque n'ont pas changé de manière notable par rapport à l'exercice précédent.

14. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est assujettie à diverses réclamations ou poursuites judiciaires. La direction estime que le règlement final de ces réclamations ne devrait pas avoir d'effet important sur les états financiers.



Administration
de pilotage
des Laurentides

Laurentian
Pilotage
Authority

Siège social

999, de Maisonneuve O, bureau 1410
Montréal, QC, H3A 3L4

Téléphone : 514 283-6320
Télécopieur : 514 496-2409

Station de pilotage

40, rue des Pilotes
Les Escoumins, QC, G0T 1K0

Téléphone : 418 233-2995
Télécopieur : 418 233-3479

pilotagestlaurent.gc.ca



Photographies :
APL, Jessy Bédard, Yves Demers,
Annie Garofano et Louis Rhéaume