

# Administration de pilotage des Grands Lacs

## Rapport annuel 2024





FEDERAL  
HAMILTON  
MAJURO

# Table des matières

Faits saillants 2024	4
Mission, vision, valeurs	8
Message du président du conseil d'administration et directeur général	10
À propos de l'APGL	14
Orientation stratégique	18
Examen des activités	20
Résultats d'exploitation en 2024	33
Résultats financiers	40
Gouvernance	42
Rapport de gestion	45
États financiers	53
Annexe A	77



# Faits saillants 2024

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), société d'État fédérale, est responsable de la prestation de services de pilotage sécuritaires, efficaces et fiables dans le corridor maritime binational des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. La libre circulation des échanges commerciaux sur cette route maritime vitale repose sur l'APGL.

L'APGL a continué d'offrir des services de pilotage sécuritaires et efficaces, avec un taux de 99,9 % d'affectations sans incident, conformément au mandat d'autonomie financière qui lui a été confié par la loi, tout en planifiant activement des améliorations opérationnelles et technologiques.

9 409  
affectations

7 % de plus qu'en 2023

288  
jours de navigation

Aucun changement par rapport à 2023

Total des  
produits :  
50,9 M\$

70  
pilotes équivalents  
temps plein

0,7 % de plus qu'en 2023  
(69 pilotes équivalents temps  
plein en 2023)

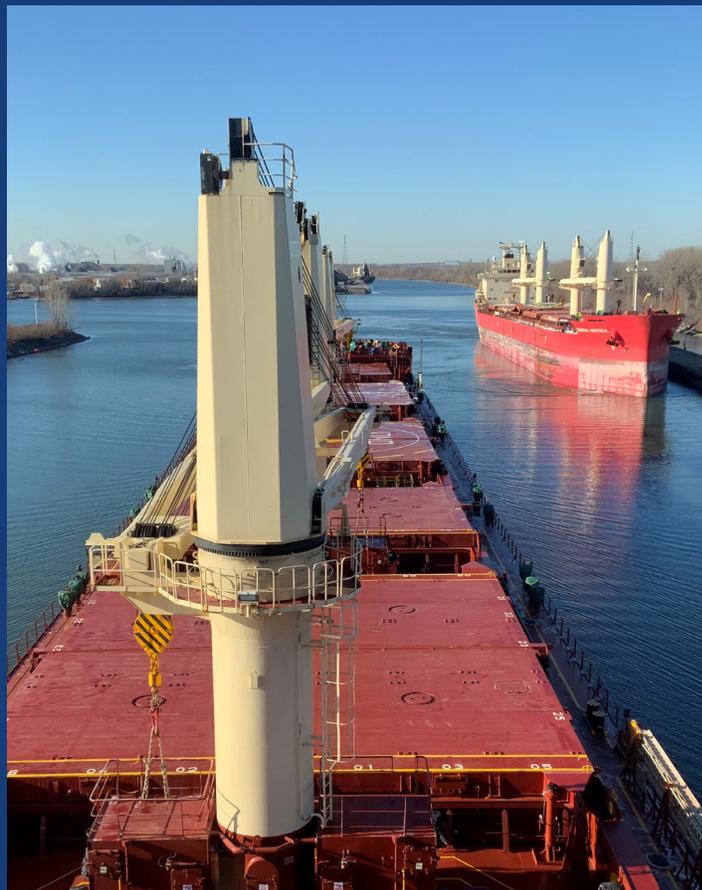
99,9 %  
d'affectations sans  
incident

1 incident majeur / 3 incidents mineurs\*  
\* L'incident d'abord classé comme majeur  
a été requalifié en incident mineur.

3 116  
retards de pilotage  
(heures)

Diminution de 16 % par rapport à 2023





# 2024 en un coup d'œil

**Indicateurs financiers clés**  
(en millions de dollars canadiens)

	2024	2023	2022	2021	2020
Produits	50,9	45,3	46,0	45,0	38,2
Charges opérationnelles	51,8	52,4	43,8	37,1	39,2
Excédent net (déficit)	-0,9	-7,1	2,2	7,9	-1,0
Flux de trésorerie net	-8,9	-2,0	1,8	3,0	4,0

**Statistiques d'exploitation clés**

	2024	2023	2022	2021	2020
Affectations – saison de navigation	9 409	8 823	9 315	8 179	9 061
Affectations – durant l'hiver	104	102	73	113	229
Nombre total d'affectations	9 513	8 925	9 388	8 292	9 290
% d'affectations sans incident (ensemble des affectations)	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,8 %
Coût par affectation, incluant les affectations durant l'hiver	5 440	5 881	4 662	4 477	4 224
Heures de retard aux navires attribuables à un manque de pilotes	3 116	3 702	3 802	3 924	5 673

**Une équipe solide et dévouée****Employés en équivalent temps plein au cours de la période**

	2024	2023	2022	2021	2020
Pilotes	70	69	67	64	60
Apprentis-pilotes	7	6	4	7	7
Répartiteurs	10	10	10	10	10
Personnel administratif	19	16	15	15	13
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>101</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>90</b>



# Mission, vision, valeurs

## Mission

Nous offrons de manière proactive des services de pilotage maritime de qualité, en collaborant avec les intervenants, en tirant parti de la technologie et en recrutant des pilotes et du personnel compétents.

## Vision

Un chef de file dans la prestation de services de pilotage maritime qui assure le transport des marchandises de manière sûre, efficace, durable et fiable dans la région des Grands Lacs.

## Valeurs

**L'APGL est guidée par les valeurs suivantes :**

### **Excellence du service**

Nous nous engageons à être une organisation souple, qui offre des services sûrs et de haute qualité à nos intervenants.

### **Axé sur les solutions**

Nous faisons preuve de collaboration et de transparence pour saisir les occasions et relever les défis, dans le but de créer de la valeur pour nos intervenants.

### **Prendre soin de notre personnel**

Nous sommes une organisation diversifiée, inclusive et qui crée des possibilités de croissance professionnelle pour nos employés.

### **Prendre soin de l'environnement**

Nous sommes une organisation qui valorise l'environnement et s'efforce de le respecter.



# Un avenir durable

À l'Administration de pilotage des Grands Lacs, nous reconnaissons qu'il est important d'aligner nos efforts sur les Objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD) afin de contribuer à un avenir plus durable et responsable. Adoptés en 2015 par tous les États membres des Nations Unies, les ODD constituent un plan commun pour la paix et la prospérité des populations et de la planète, aujourd'hui et pour les générations futures. Ils regroupent 17 objectifs de développement durable qui appellent à une action urgente de tous les pays dans le cadre d'un partenariat mondial.

Le présent rapport annuel s'appuie sur le cadre des Nations Unies pour souligner nos initiatives et nos progrès dans les domaines qui soutiennent ces objectifs globaux. Par le biais de nos opérations, nous demeurons résolu à assurer une gestion environnementale responsable, à assumer nos responsabilités sociales et à maintenir une gouvernance rigoureuse.



# Message du président du conseil d'administration et directeur général

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2024.



L'année a été une période de transition durant laquelle l'équipe a dû relever des défis liés à la relève de la direction et à l'autonomie financière, mais l'organisation a résolu chacun de ces problèmes à tour de rôle. À la fin de 2024, l'organisation s'est stabilisée, après avoir surmonté ses principaux défis.

### Réalisation de notre mandat

Le mandat de l'APGL consiste à concilier plusieurs objectifs interdépendants : assurer la sécurité de la navigation, réduire au minimum les retards des navires dans le corridor maritime des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, protéger l'environnement et maintenir son autonomie financière.

En 2024, l'APGL a recentré ses priorités afin de renforcer son efficacité et ses capacités organisationnelles, améliorant ainsi sa réactivité à répondre aux besoins de l'industrie maritime.

### Une vision recentrée

L'APGL exerce ses activités dans le « *corridor maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent* », une région qui génère environ 30 % du produit intérieur brut du Canada et des États-Unis, soit une production économique de plus de 6 000 milliards \$<sup>1</sup>. Si ce corridor était un pays, son économie se classerait au troisième rang mondial, devant la France, le Japon, l'Allemagne et le Royaume-Uni<sup>2</sup>.

En 2024, l'APGL a évolué dans un contexte mondial marqué par une forte inflation, des tensions politiques, une volatilité économique et des flux commerciaux en mutation, le tout contribuant à des conditions de marché changeantes et à un volume de trafic maritime volatil. Face à ces défis, l'APGL a fait preuve de résilience et d'agilité, optimisant l'affectation des pilotes afin de limiter les retards, tout en poursuivant son objectif d'autonomie financière grâce aux redevances de pilotage.

Dans le cadre de l'Accord de Paris, le gouvernement canadien s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030, un objectif auquel le corridor maritime est appelé à contribuer activement. Pour relever le vaste éventail de défis environnementaux liés aux changements climatiques, le Canada et les États-Unis ont annoncé en 2022 un effort conjoint pour établir un « réseau de corridors maritimes verts » en amorçant des consultations avec les intervenants du réseau des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Au cours de la dernière saison de navigation, l'APGL a contribué de manière significative à la réduction des émissions de GES en diminuant les retards de pilotage, puisqu'une part importante des émissions des navires est générée lorsqu'ils sont à l'arrêt ou au mouillage.

En 2024, nous avons concentré nos efforts opérationnels en matière de gestion environnementale, de responsabilité sociale et de gouvernance (ESG) afin de mieux aligner nos actions sur les attentes des utilisateurs, en nous appuyant sur les ODD des Nations Unies. Le présent rapport illustre la contribution de l'APGL aux objectifs canadiens et internationaux en matière de durabilité.

<sup>1</sup> Chambre de commerce maritime du Canada : [https://marinedelivers.com/wp-content/uploads/2024/12/EconomicStudy-GreatLakes-StLawrenceRegion\\_EN\\_July\\_19\\_2023.pdf](https://marinedelivers.com/wp-content/uploads/2024/12/EconomicStudy-GreatLakes-StLawrenceRegion_EN_July_19_2023.pdf) (en anglais).

<sup>2</sup> Douglas Porter, analyste financier agréé, économiste en chef et directeur général, BMO Groupe financier.

## Renouveau

La réalisation de notre mandat repose principalement sur deux facteurs essentiels : une équipe compétente et des intervenants pleinement engagés. Tout au long de l'année 2024, l'équipe de l'APGL a maintenu un niveau d'excellence en matière de service en assurant un pilotage sécuritaire et efficace. Cet engagement a été consolidé par la conclusion des dernières négociations de conventions collectives avec nos pilotes.

À la fin de l'année, nous avons confirmé la nomination de Jean Aubry-Morin au poste de président et directeur général. Fort d'une carrière internationale remarquable dans la fonction publique, l'industrie privée et le secteur maritime, il se distingue par sa forte volonté de promouvoir la durabilité et l'implication des intervenants. Avec plus de 30 ans d'expérience dans le domaine maritime et celui des transports, il a occupé des postes de direction stratégiques qui ont contribué aux avancées commerciales et technologiques de l'industrie. Au nom du conseil d'administration, je suis ravi de l'accueillir et de lui confier la direction de l'APGL.

L'APGL bénéficiera également de renforts importants avec la création d'un poste de spécialiste des technologies de l'information et la nomination d'un gestionnaire des finances, suivies, en janvier 2025, de l'arrivée d'un nouveau directeur des finances.

## Résilience

En 2024, l'APGL a démontré sa solidité organisationnelle et l'efficacité de ses « *services de pilotage coopératifs* », reflet de ses pratiques rigoureuses en gestion des risques d'entreprise, de son mandat et des nombreux facteurs en jeu. Sécuritaires, proactifs, novateurs et adaptatifs, nos services ont fait preuve d'une grande résilience.

Grâce à des pratiques de gestion améliorées, nous avons déployé des outils de gestion des données plus performants, facilitant un échange fluide entre les clients, les répartiteurs et les pilotes. Les outils de prédiction, dont l'intelligence artificielle, constituent la prochaine étape pour optimiser la planification et les temps de réponse. Ces avancées s'appuient sur un cadre de cybersécurité robuste qui s'améliore de jour en jour.



## Résultats

La sécurité est au cœur des priorités opérationnelles de l'APGL, qui est fière d'annoncer qu'en 2024, 99,9 % des affectations de pilotage ont été réalisées sans incident. L'APGL poursuit ses efforts à concilier la demande de services de pilotage sécuritaires et efficaces avec les ressources disponibles. Grâce au travail de nos 70 pilotes et apprentis-pilotes, nous sommes fiers d'avoir effectué 9 409 affectations de pilotage en 2024 (excluant les affectations durant l'hiver), soit une augmentation de 7 % par rapport à 2023.

Cette même année, l'APGL a enregistré des produits de 50,9 millions \$, soit une hausse de 5,6 millions \$ par rapport à l'année précédente. Une gestion rigoureuse des coûts et une planification efficace lui ont permis d'établir des tarifs appropriés, garantissant ainsi la réalisation de ses projets et l'accomplissement de son mandat.

## Remerciements

Nous tenons à remercier tous les membres de la famille de l'APGL pour leur dévouement, leur engagement et leur travail en 2024. Nous nous réjouissons à l'idée de poursuivre cette dynamique avec eux afin de relever les défis et saisir les occasions que l'avenir nous réserve.

### Capitaine James Pound

Président du conseil d'administration  
et directeur général par intérim

### Jean Aubry-Morin

Président et directeur général



# À propos de l'APGL

## Mandat et industrie maritime

L'APGL a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*; elle a été constituée en société à participation limitée en mai de cette même année et a ainsi poursuivi ses activités jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1998. L'APGL a ensuite été établie à titre de société d'État indépendante en vertu de la *Loi maritime du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998.

Au nom du gouvernement du Canada, l'APGL a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et de fournir des services de pilotage sécuritaires, efficaces et fiables dans la région des Grands Lacs et le port de Churchill, au Manitoba. L'APGL assure l'administration et la surveillance d'un programme intégral de certifications de pilotage pour tous les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs. Elle remplit cette mission en veillant à la sécurité du public, du personnel maritime, des biens et de l'environnement.

Le transport maritime dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime est indispensable à la prospérité du Canada et constitue un lien essentiel vers les marchés internationaux. Les agriculteurs, producteurs d'acier, entreprises de construction, fabricants de produits alimentaires et producteurs d'électricité nord-américains, ainsi que les ménages canadiens, comptent sur les matières premières et les produits finis livrés par les navires chaque année à destination et en provenance de la région des Grands Lacs. De plus, l'industrie des croisières dans cette région contribue de plus en plus à l'économie locale en créant des possibilités liées au tourisme et des emplois pour les communautés avoisinantes.

La prestation de services de pilotage dans les zones de pilotage obligatoire soutient les objectifs économiques et environnementaux du gouvernement fédéral. Des services de pilotage sécuritaires et fiables assurent la circulation des biens et des personnes et engendrent des retombées économiques pour le Canada, les intervenants du corridor maritime binational et les industries qui dépendent de ces transports, lesquels créent des emplois, augmentent les possibilités économiques et élargissent les marchés pour les entreprises canadiennes. Ces services contribuent également à l'atteinte des objectifs environnementaux en assurant le transport sécuritaire des produits de base et des matières dangereuses. Les services de pilotage de l'APGL profitent aux Canadiens et aux Canadiennes en protégeant les écosystèmes marins, en soutenant l'industrie touristique dynamique, les infrastructures maritimes et l'économie locale.

L'APGL est une société d'État non mandataire qui figure à l'annexe III, partie I de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Étant donné qu'elle n'est pas admissible à de futurs crédits, l'APGL est tenue de fournir des services en fonction du principe d'autonomie financière. À cet effet, la *Loi sur le pilotage* prévoit que les redevances de pilotage doivent être justes et appropriées et – avec tous revenus d'autres sources – elles doivent permettre à l'APGL de fonctionner de manière financièrement autonome, ce qui inclut posséder une réserve appropriée pour les dépenses et les imprévus futurs.



### Services de pilotage sécuritaires

La sécurité étant notre principale priorité, nous assumons pleinement notre rôle de chef de file en matière de protection de la navigation, du personnel maritime, des infrastructures et du public. Avec nos partenaires, nous assurons le passage en toute sécurité de tous les navires qui naviguent sur les lacs, dans les écluses et dans les canaux étroits du réseau des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Enfin, ces services sont offerts à un tarif juste et raisonnable pour nos clients, en cohérence avec notre objectif d'autonomie financière.

### Formation et certifications de pilotage

L'APGL administre et supervise un programme de formation et de certification en pilotage maritime visant à garantir que les capitaines et officiers canadiens respectent en tout temps les exigences du *Règlement général sur le pilotage*. Ce programme requiert que tous les pilotes reçoivent une formation rigoureuse et une accréditation adéquate, assurant ainsi la sécurité de la navigation des navires canadiens dans les zones de pilotage obligatoire.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, Transports Canada assume l'entière responsabilité de la délivrance, de la suspension et de l'annulation des brevets et des certificats de pilotage. L'APGL travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et nos intervenants pour la gestion de la documentation. L'expertise et les connaissances nécessaires pour assumer cette responsabilité demeurent au sein de l'APGL.

### Zones de pilotage

L'APGL compte cinq zones de pilotage obligatoire (appelées « circonscriptions ») dans la région des Grands Lacs, et une sixième dans les limites du port de Churchill, au Manitoba :

- Circonscription de Cornwall
- Circonscription internationale n° 1
- Circonscription internationale du lac Ontario
- Circonscription internationale n° 2
- Circonscription internationale n° 3
- Port de Churchill, Manitoba

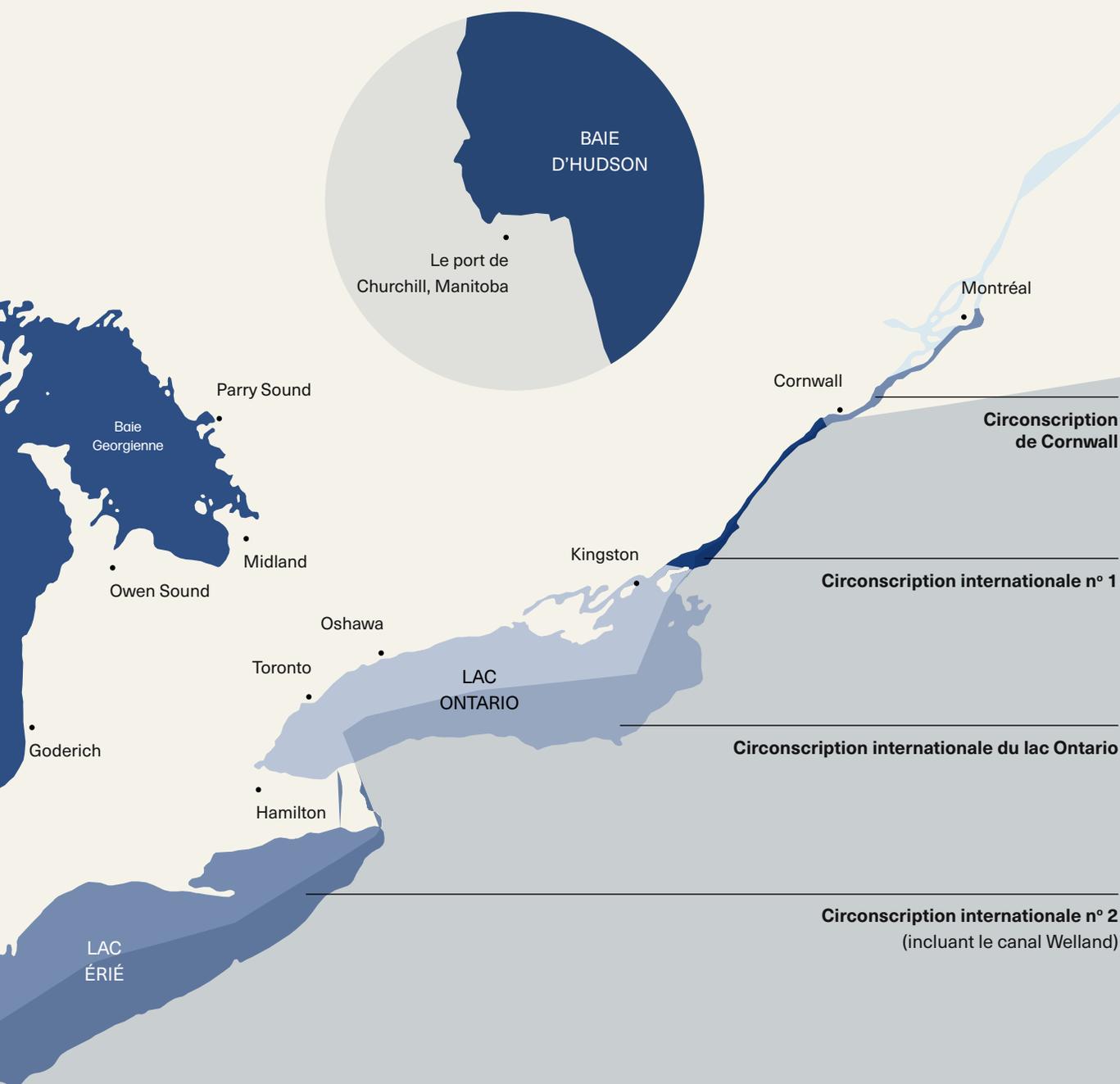
Les services de pilotage dans la région des Grands Lacs étant partagés entre les États-Unis et le Canada, l'APGL coopère et se coordonne avec d'autres organismes afin de s'assurer que ses clients profitent de services de pilotage sécuritaires, fiables et efficaces.



**Circonscription internationale n° 3**  
(incluant les eaux et les ports des lacs Huron,  
Michigan et Supérieur)



# Zone opérationnelle



# Orientation stratégique

## Contexte

L'APGL fonctionne dans un environnement marqué par une constante incertitude, des tensions politiques, une économie imprévisible et des flux commerciaux en constante évolution, un enchaînement de perturbations qui exacerbe l'instabilité du marché et la fluctuation du trafic. Dans ce contexte, l'APGL doit relever le défi de limiter les retards en gérant efficacement ses effectifs de pilotes, tout en respectant son mandat d'autonomie financière grâce aux redevances de pilotage.

Parallèlement à cette réalité commerciale, l'organisation est confrontée à une multitude de défis environnementaux liés aux changements climatiques. En 2022, le Canada et les États-Unis ont annoncé un effort conjoint visant à établir un réseau de corridors maritimes verts le long des 3 700 kilomètres du corridor maritime des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, en organisant des consultations avec les intervenants.

## Plan d'entreprise

En 2024, afin d'assurer la prestation continue de services de pilotage sécuritaires, efficaces et durables dans le corridor maritime des Grands Lacs, le Conseil d'administration et l'équipe de direction ont fait progresser l'élaboration du plan d'entreprise 2025-2029 de l'APGL.

Ce processus a intégré les priorités stratégiques définies lors de la séance d'établissement des priorités de 2024, notamment le renforcement des relations avec les intervenants, la modernisation des activités grâce aux outils numériques, l'amélioration de la résilience organisationnelle, l'optimisation des prévisions et le perfectionnement des pratiques

d'approvisionnement. En tenant compte de ces priorités pour favoriser une prise de décision efficace, le plan d'entreprise harmonise les objectifs, les activités, les prévisions financières, les risques, les indicateurs de rendement et les résultats attendus de l'APGL.

## Axes stratégiques

Les objectifs stratégiques de l'APGL pour la période de planification de 2025 à 2029 sont les suivants :

- établir, exploiter, entretenir et administrer, dans l'intérêt d'une navigation sécuritaire, un service de pilotage efficace dans la région qui est sous sa responsabilité;
- fournir des services de pilotage dans un contexte commercial favorisant l'autonomie financière, la compétitivité des coûts et l'efficacité opérationnelle;
- accélérer la transformation numérique et le développement technologique, notamment par l'intégration de systèmes de prévision, de planification et d'affectation basés sur l'IA, afin d'améliorer la fiabilité des services et la continuité des activités;
- renforcer les relations avec les intervenants et la satisfaction de la clientèle grâce à l'engagement, au suivi du rendement et à des processus de rétroaction continue;
- appuyer les politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement fédéral dans le secteur maritime de la région des Grands Lacs.

## Objectifs stratégiques

Pour continuer à jouer un rôle clé dans le transport maritime au Canada à long terme, l'APGL a établi cinq objectifs stratégiques (exposé détaillé dans la section « Examen des activités ») :

1. **Être un employeur et un partenaire de choix :** Créer une organisation centrée sur la personne et le client, qui est un employeur et un partenaire de choix dans le secteur maritime.
2. **Offrir un service sûr, fiable et novateur :** Faire preuve de proactivité et de souplesse dans la prestation de services de pilotage maritime sûrs, fiables et rentables.
3. **Créer de la valeur pour nos intervenants :** Créer de la valeur organisationnelle pour nos intervenants grâce à des processus, des structures, des services et des programmes réceptifs, efficaces et efficients.
4. **Approfondir les relations et l'engagement avec l'industrie :** Approfondir et maintenir de solides relations réciproques avec les intervenants afin de renforcer continuellement l'excellence du service et la réputation de l'APGL.
5. **Moderniser les activités et renforcer la résilience :** Exploiter la technologie, les données et les meilleures pratiques opérationnelles pour accroître l'efficacité, améliorer les prévisions, renforcer la continuité des activités et garantir la résilience à long terme de l'APGL.





# Examen des activités

## Être un employeur et un partenaire de choix

« Créer une organisation centrée sur la personne et le client, qui est un employeur et un partenaire de choix dans le secteur maritime. »



.....  
*ODD 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, inclusive et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous.*

À l'APGL, nous savons que notre personnel est notre plus grand atout. Voilà pourquoi nous nous engageons à être un employeur de choix en favorisant une culture positive et inclusive qui encourage la collaboration, l'innovation et le développement professionnel. Notre équipe de direction comprend l'importance d'être à l'écoute des employés et de reconnaître leur contribution alors que nous travaillons ensemble pour atteindre nos objectifs. Dans cette perspective, nous misons sur le renforcement des capacités de l'ensemble de l'organisation afin de disposer des talents nécessaires pour respecter nos priorités opérationnelles et stratégiques. La planification de la relève est un élément clé de notre approche, alors que nous formons la prochaine génération de pilotes, de répartiteurs, de dirigeants et de professionnels administratifs.

Cette année, nous avons renforcé nos partenariats avec les établissements de formation et les intervenants de l'industrie afin d'attirer de nouveaux talents. Nous avons notamment participé au salon Rendez-vous maritime de l'Institut maritime du Québec (IMQ), où nous avons rencontré des étudiants pour leur présenter les perspectives de carrière et les qualifications requises pour intégrer l'APGL. Nous avons également souligné la réussite étudiante en assistant aux cérémonies de remise des diplômes de l'IMQ et du Georgian College, où nous sommes fiers de parrainer trois prix remis aux diplômés du programme *Marine Technology – Navigation program*.

Soutenir le développement professionnel de nos employés actuels est tout aussi essentiel. Nos pilotes entretiennent leur expertise en suivant une formation sur simulateur tous les cinq ans. Cet hiver, un nouveau gestionnaire a suivi un programme de perfectionnement en gestion afin de renforcer ses compétences pour mieux encadrer son équipe. D'autres membres de l'équipe ont également suivi des formations spécialisées liées à leurs fonctions pour approfondir leurs connaissances.

# Santé et sécurité des employés



## 3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



.....  
*ODD 3 : Favoriser une vie saine  
et promouvoir le bien-être de  
chacun, quel que soit son âge.*

La santé et la sécurité des employés sont la priorité absolue de l'APGL. L'entreprise a mis en œuvre une série de politiques et d'initiatives en milieu de travail, non seulement à son siège social, mais aussi aux divers endroits où les pilotes effectuent leurs tâches. Parmi les nombreuses réalisations de l'APGL à cet égard, on compte l'embauche d'un gestionnaire de la qualité, de la santé, de la sécurité et de l'environnement, dont le mandat principal est de renforcer les connaissances et les compétences de notre comité de santé et de sécurité et de mettre en œuvre un programme de sécurité d'entreprise visant à instaurer une culture zéro blessure au sein de l'APGL. L'APGL dispose d'un comité de santé et de sécurité spécialisé, qui joue un rôle proactif dans la détection et la prévention des risques.

Le programme vise à cerner et à définir les environnements et les tâches susceptibles de présenter des risques pour les intervenants et les employés. L'APGL a réalisé un travail dans le cadre de ce programme en 2023 et 2024, ce qui lui a permis de mettre en place son « Cadre des risques d'entreprise », de repérer les risques et de les atténuer grâce à des formations et à la diffusion d'informations pertinentes.

L'APGL a également instauré un programme d'enquête en milieu de travail. Par ailleurs, tous les pilotes disposent désormais d'un nouveau logiciel de santé et sécurité sur leurs

unités portables qui leur permet d'accéder rapidement et de manière interactive à leurs différents lieux de travail. Grâce à cet outil, le nombre d'inspections des lieux de travail effectuées par les employés ayant en main ce nouveau logiciel a doublé en 2024.

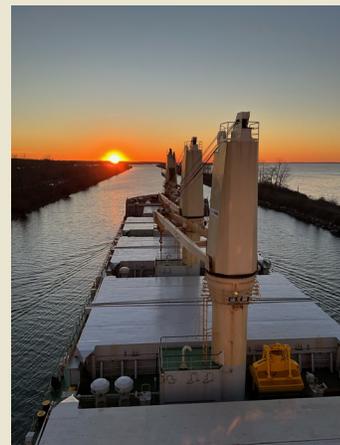
### Relations de travail

Des relations de travail respectueuses et fondées sur la confiance ont été essentielles à la conclusion fructueuse des négociations et des ententes avec nos syndicats. En septembre 2024, les quatre conventions collectives des groupes de pilotes avaient été ratifiées.

Celles des circonscriptions n° 2, n° 3 et de la circonscription de Cornwall l'avaient été en 2023, tandis que celles des deux autres circonscriptions (lac Ontario et n° 1) ont été ratifiées en 2024. Ces nouvelles conventions collectives couvrent la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2027.

Par ailleurs, la convention collective des répartiteurs et du personnel de bureau, ces derniers étant représentés par l'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC), est arrivée à échéance en juin 2024. L'Administration prévoit d'entamer les négociations avec ce groupe au début de l'année 2025.

# Diversité, équité et inclusion



*ODD 5 : Atteindre l'égalité entre les sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles.*



*ODD 10 : Réduire les inégalités au sein des pays et entre eux à l'échelle mondiale.*

L'APGL est déterminée à développer un milieu de travail inclusif et exempt d'obstacles, où chaque personne a un accès égal aux occasions offertes au sein de l'organisation. Dans cette optique, ses pratiques en matière de recrutement, de sélection, de conditions d'emploi, de formation, de développement professionnel et de gestion du rendement reposent sur les principes de diversité, d'équité et d'inclusion, tout en visant à créer un sentiment de valeur.

En 2024, l'inclusion et l'équité salariale ont compté parmi les priorités de l'APGL. Pour favoriser un milieu plus inclusif, tous les employés du siège social ont suivi une formation sur le respect en milieu de travail. En ce qui concerne l'équité salariale, l'examen du programme en place a confirmé sa pleine conformité aux exigences fédérales. Bien qu'elle compte moins de 100 employés et ne soit pas assujettie aux directives fédérales en matière de diversité, l'APGL s'efforce néanmoins de répondre à ces exigences, consciente de l'importance de cette réalité dans le secteur maritime.

Quelques faits à ce sujet : en 2024, les femmes représentaient 50 % du conseil d'administration, 11 % de l'équipe de direction, 67 % du personnel de bureau et 30 % des répartiteurs, mais seulement 2,6 % de l'effectif de pilotes, un aspect qui nécessitera des efforts à plus long terme.

Pour faire en sorte que la diversité soit prise en compte dans le recrutement, l'APGL a instauré un processus d'autodéclaration permettant aux candidats de fournir volontairement des renseignements liés à l'équité en matière d'emploi. Ces données nous aident à respecter nos engagements en la matière tout au long du processus de sélection.

Offrir un service  
sûr, fiable  
et novateur

« Faire preuve de proactivité  
et de souplesse dans la prestation  
de services de pilotage maritime  
sûrs, fiables et rentables. »

#### Gestion du pilotage

Le mandat d'offrir des services de pilotage sécuritaires s'applique à tous les navires, étrangers ou canadiens, assujettis au pilotage obligatoire dans les eaux canadiennes du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, en amont de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Les services de pilotage sont principalement offerts aux navires transocéaniques (navires étrangers), qui représentent environ 85 % des affectations, tandis que les 15 % restants concernent les utilisateurs canadiens, notamment les navires-citernes et d'autres navires de navigation intérieure. L'APGL doit ajuster la demande en pilotage à la disponibilité de pilotes qualifiés et brevetés, garantissant ainsi des passages sécuritaires, rentables et ponctuels, tout en assurant l'autonomie financière du service.

Comme les navires entrent dans le réseau et en sortent sans horaire fixe, la planification du pilotage exige une gestion efficace des effectifs pour répondre aux flux de trafic inégaux dans l'ensemble des zones et territoires de pilotage obligatoire de la région des Grands Lacs. Grâce aux efforts considérables de nos équipes de répartiteurs et de nos contingents de pilotes, nous avons accompli près de 10 000 affectations avec un taux de fiabilité de 99,9 % d'une année sur l'autre, tout en réduisant les retards le plus possible.



## Créer de la valeur pour nos intervenants

Cet objectif stratégique est axé sur la création de valeur pour l'organisation et pour les intervenants grâce à un cadre opérationnel efficace, efficient et réactif.

### Optimisation

En 2024, la saison de navigation s'est déroulée sous le signe du renouveau et du changement. De nouveaux talents ont intégré notre équipe, notamment à des postes stratégiques, apportant une expérience précieuse découlant de leur impressionnant parcours et des perspectives prometteuses pour l'APGL.

Au-delà de l'optimisation de notre structure organisationnelle, nous avons saisi cette occasion pour revoir nos processus d'entreprise et exploiter la technologie afin d'automatiser et d'améliorer nos activités. Le système de planification et de suivi des ressources de l'entreprise (ERP) nous a permis de rendre plus fluide et d'automatiser davantage le flux de travail qui soutient la répartition des pilotes dans les circonscriptions de navigation, réduisant ainsi le risque d'erreurs.

### Équipe de direction

Alors que le président, le capitaine James Pound, a assuré le rôle de directeur général intérimaire pendant une grande partie de l'année, Jean Aubry-Morin a été nommé président et directeur général en 2024. L'APGL a officialisé cette nomination le 23 décembre. Comme le mentionne le message du président du conseil d'administration et directeur général, Jean Aubry-Morin possède une vaste et impressionnante expérience internationale dans la fonction publique, l'industrie privée et le secteur maritime, témoignant d'une volonté affirmée de promouvoir la durabilité et l'implication

## « Créer de la valeur organisationnelle pour nos intervenants grâce à des processus, des structures, des services et des programmes réceptifs, efficaces et efficients. »

des intervenants. Fort de plus de 30 ans d'expérience dans le domaine maritime et celui des transports, il a occupé des postes de direction stratégiques qui ont contribué aux avancées commerciales et technologiques de l'industrie. L'arrivée de Jean, qui possède une grande expérience de l'industrie, d'excellentes compétences en leadership et une vision bien articulée, marque une étape importante et prometteuse pour l'organisation.

L'équipe de direction a à cœur de bâtir et de maintenir une organisation transparente et collaborative. À cette fin, l'APGL souhaite inculquer à son équipe de direction cinq compétences essentielles dans le cadre de la définition des objectifs du programme de gestion du rendement :

- faire preuve d'intégrité et de respect;
- adopter une approche réfléchie;
- collaborer efficacement avec les autres;
- défendre les besoins des clients;
- adopter une approche autonome et proactive.

Bien que nos gestionnaires soient intuitivement conscients de ces concepts, nous estimons essentiel de les mettre en avant et d'inciter les gestionnaires à en faire une priorité dans leur travail quotidien. Non seulement cela contribuera à l'atteinte de nos objectifs, mais cela exercera aussi une influence positive sur l'ensemble de l'équipe.

« Approfondir et maintenir de solides relations réciproques avec les intervenants afin de renforcer continuellement l'excellence du service et la réputation de l'APGL. »



# Approfondir les relations et l'engagement avec l'industrie



ODD 17 : Renforcer les moyens de mise en œuvre et revitaliser le partenariat mondial pour le développement durable

## Les intervenants et leur implication

Le conseil d'administration et la direction de l'APGL entretiennent un dialogue permanent avec les organismes intervenants afin de cerner et de gérer efficacement les enjeux importants. Cette consultation constante donne à l'organisation d'excellentes possibilités d'obtenir des rétroactions sur la planification et les activités de l'APGL et garantit que tous les différends avec les intervenants sont résolus.

L'APGL consulte ses clients, qui sont principalement représentés par la Fédération maritime du Canada et la Chambre de commerce maritime, et tient compte de leurs préoccupations dans ses décisions. Bien que les représentants de l'industrie disposent de recours en cas de désaccord, les solutions consensuelles, dans la mesure du possible, sont toujours privilégiées par rapport à celles imposées par la réglementation.

Convaincue qu'une approche mutuellement bénéfique est la meilleure voie à suivre, l'APGL privilégie le dialogue et la collaboration pour répondre aux attentes de ses divers intervenants. Elle veille à atteindre ses objectifs dans les délais requis tout en respectant son mandat et les principes fondamentaux de la *Loi sur le pilotage*, dans l'intérêt de tous les intervenants. Fidèle à cet engagement, l'Administration a maintenu une communication régulière avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), la St Lawrence Seaway Development Corporation (SLS), la Garde côtière américaine (USCG) et les associations américaines de pilotes des Grands Lacs des circonscriptions respectives. Elle collabore aussi avec des représentants de la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada afin de résoudre tout problème éventuel, garantissant ainsi des services de pilotage de qualité à ses clients tout en répondant aux préoccupations de ses pilotes.

Une communication et des consultations constantes entre l'APGL et ces organisations sont essentielles pour promouvoir une compréhension commune des enjeux et trouver des solutions aux défis auxquels l'industrie est confrontée.

# Approfondir les relations et l'engagement avec l'industrie (suite)

## Sondage auprès de la clientèle

L'APGL accorde une grande importance à ses relations avec ses clients et les intervenants de l'industrie. Comprendre leurs besoins et y répondre est une priorité qui se reflète dans ses échanges constants. En 2024, nous avons reçu les résultats du plus récent sondage de satisfaction de la clientèle. Dans l'ensemble, la satisfaction demeure favorable, bien que l'on observe une légère baisse par rapport au précédent sondage. Les résultats montrent une amélioration de l'aspect « qualité et fiabilité des services offerts », qui atteint 87 % (+1 %), ainsi que de l'aspect « relation commerciale et confiance », qui s'établit à 75 % (+1 %). En revanche, le volet « communication et information » recule à 79 % (-9 %), tout comme le volet « estimations et tarifs », également en baisse à 79 % (-9 %).

En 2024, en réponse aux préoccupations soulevées, l'APGL a élaboré des plans d'action en concertation avec ses clients et s'emploie à mettre en œuvre des mesures correctives, notamment par des initiatives régulières de sensibilisation et de dialogue avec les intervenants. Afin de maintenir un échange ouvert et de renforcer ses relations, elle continue d'organiser des rencontres annuelles avec ses clients, qui permettent notamment de recueillir leurs commentaires avant la finalisation des redevances de pilotage. Sur le plan des communications, l'APGL prévoit d'améliorer son site Web et son portail destiné aux agents des clients afin de fournir des renseignements plus pertinents et facilement accessibles en temps opportun.

Consciente de l'importance d'une rétroaction continue, l'APGL mènera un nouveau sondage de satisfaction de la clientèle en 2025. Cette démarche permettra à l'organisation d'évaluer son rendement et de cerner de nouvelles pistes d'amélioration. Elle prévoit également de réaliser des sondages réguliers pour mieux suivre l'évolution des besoins et des attentes de ses intervenants.

## Relations avec les Autochtones

En 2024, les services de pilotage de l'APGL continueront d'être offerts sur les territoires des Mohawks de Kahnawà:ke et des Mohawks d'Akwesasne le long du corridor Montréal-lac Ontario du fleuve Saint-Laurent, ainsi que sur le territoire de la Première Nation des Mississaugas de Credit près du canal Welland.

Reconnaissant l'importance de bâtir et de renforcer ses relations avec les communautés autochtones et ses partenaires locaux, l'APGL poursuit ses efforts de rapprochement et de collaboration. À ce titre, nous avons travaillé en partenariat avec l'Institut du fleuve Saint-Laurent à Cornwall et pris part au Great River Network, un groupe binational consacré à la Voie maritime du Haut-Saint-Laurent.

Ces initiatives témoignent de notre engagement à favoriser la compréhension mutuelle, à encourager le dialogue et à collaborer à la gestion partagée des voies navigables sur lesquelles nous évoluons.

## Moderniser les activités et renforcer la résilience

« Exploiter la technologie, les données et les meilleures pratiques opérationnelles pour accroître l'efficacité, améliorer les prévisions, renforcer la continuité des activités et garantir la résilience à long terme de l'APGL. »



.....  
ODD 9 : Bâtir des infrastructures résilientes, promouvoir une industrialisation inclusive et durable et favoriser l'innovation.

Consciente des risques croissants en cybersécurité et de l'importance de maintenir des normes de sécurité élevées, l'APGL mise sur la technologie pour améliorer ses services aux intervenants de l'industrie.

En 2024, l'organisation a intégré à son système de répartition un portail destiné aux agents maritimes leur permettant d'interagir en temps réel avec l'équipe de répartition de l'APGL. Grâce à ce portail, les agents peuvent inscrire les navires prévus en ligne, ce qui met automatiquement à jour le système de répartition. Les agents peuvent également suivre en temps réel la position de leur navire, telle qu'elle est affichée par l'équipe de répartition de l'APGL. Tout au long de la période de planification, l'APGL continuera d'explorer de nouvelles technologies pour renforcer ses capacités. Dès 2024, le spécialiste des technologies de l'information (TI) mettra au point un système de gestion de la sécurité de l'information (SGSI) conforme à la norme ISO 27001. Ce système permettra d'assurer la conformité de l'ensemble des systèmes de l'Administration avec la politique du gouvernement du Canada ainsi qu'avec les recommandations de l'industrie en matière de sécurité des données, de protection de la vie privée et de gouvernance.

Le SGSI intégrera également le cadre de cybersécurité du National Institute of Standards and Technology (NIST) afin de garantir des pratiques robustes de gestion des risques, harmonisant les interfaces avec les activités américaines. Par ailleurs, l'APGL s'engage à respecter la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, garantissant la sécurité des données personnelles et le respect des exigences en matière de confidentialité dans l'ensemble de ses activités.

## Environnement : action climatique



### 13 MESURES RELATIVE À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES



.....  
*ODD 13 : Prendre des mesures urgentes  
pour lutter contre les changements  
climatiques et leurs impacts.*

Les changements climatiques entraînent de nombreuses répercussions sur les voies navigables et leurs usagers. L'APGL s'engage à collaborer avec ses partenaires de l'industrie, ses intervenants et Transports Canada pour cerner et mettre en œuvre des politiques et des mesures d'atténuation adaptées. Ensemble, ces efforts visent à concrétiser la promesse de corridors maritimes verts, des voies maritimes où l'APGL collabore avec les navires et les ports pour réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des carburants plus propres, à des technologies novatrices et à des pratiques durables visant à promouvoir un transport écologique.

Depuis longtemps, l'APGL place la gestion environnementale, la responsabilité sociale et la gouvernance d'entreprise au cœur de ses engagements (ESG). Or, à mesure que les défis se multiplient, les attentes des intervenants en matière d'amélioration continue – qu'il s'agisse d'action climatique, du bien-être des employés, de la conformité ou d'autres enjeux – ne cessent de croître. Pour y répondre, l'APGL renforce sa stratégie ESG, concentre ses ressources sur les initiatives à fort impact et veille à ce que ses actions et sa communication respectent des normes internationales crédibles.

En 2024, dans le cadre de ses efforts visant à atténuer les effets des changements climatiques, l'APGL a commandé une analyse comprenant un inventaire des émissions de GES ainsi qu'une évaluation des risques et des possibilités liés aux enjeux climatiques auxquels elle est confrontée. Cet exercice a permis à l'APGL d'élaborer un plan d'action qui fera partie intégrante de ses stratégies d'exploitation et de gestion de l'organisation. Il servira également à produire le premier rapport de l'APGL sur les possibilités et les risques associés aux changements climatiques, conformément aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC).

L'APGL a fait appel à un tiers pour mesurer ses émissions de gaz à effet de serre de référence pour 2023. Le rapport fondé sur les recommandations du GTIFCC est fourni en annexe et l'inventaire des émissions de GES est conforme à l'édition révisée de la Norme de comptabilisation et de déclaration visant à évaluer les effets des politiques et actions sur les gaz à effet de serre (Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, Revised Edition).



## Environnement : action climatique (suite)

L'APGL a effectué son premier inventaire d'émissions de GES avec Climate Smart pour l'année civile 2023 (du 1<sup>er</sup> janvier au 30 décembre) et a recensé des émissions de référence des portées 1, 2 et 3 de 130 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>e). Dans l'ensemble, les principales sources d'émissions de l'APGL sont les déplacements des employés, y compris les pilotes.

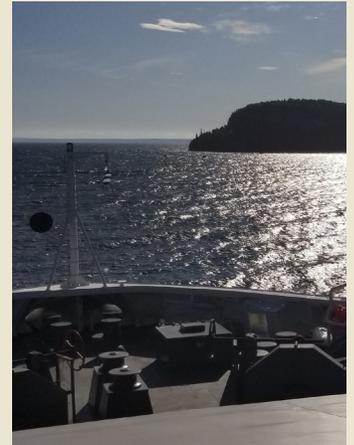
En 2024, l'APGL a continué de mesurer et de suivre ses indicateurs d'émissions de dioxyde de carbone. Un volume total de 162 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>e) a été enregistré pour cette année, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à 2023. La plus grande partie de cette augmentation est directement liée au transport des pilotes.

L'Administration continuera de mesurer ses émissions à l'avenir et en rendra compte dans ses futures divulgations financières liées aux changements climatiques. Une fois qu'elle aura recueilli davantage de données sur les émissions des portées 1, 2 et 3 et les mesures potentielles à prendre, elle élaborera des objectifs provisoires spécifiques jusqu'en 2050.

L'APGL a étudié et continuera d'étudier l'impact qu'elle peut avoir sur les émissions de portée 3 liées à la réduction des retards aux navires. Les résultats sont déjà prometteurs : entre 2023 et 2024, l'équipe de logistique des opérations de l'APGL a réussi à réduire de 54 % les retards des passages des navires pilotés. On estime que cette amélioration impressionnante a permis de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 15 % pour la flotte des Grands Lacs et du Saint-Laurent dans la zone sous la responsabilité de l'APGL.

Dans le cadre des initiatives gouvernementales sur la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*, l'APGL examine à l'heure actuelle les exigences en matière d'achats écologiques pour tous ses entrepreneurs, notamment ses fournisseurs de transport terrestre, pour ses prochains besoins d'approvisionnement.

# Incidents maritimes



.....  
*ODD 14 : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines pour un développement durable.*

Chaque action menée par les employés de l'APGL comporte un risque d'incident maritime pouvant affecter les écosystèmes aquatiques et côtiers. Pour atténuer et éliminer ces risques, l'APGL a mis en place des politiques de formation pour tous les apprentis-pilotes. L'organisation continue de promouvoir une communication permanente avec l'ensemble de son personnel sur l'importance d'adopter une culture axée sur la sécurité et de limiter les risques environnementaux.

Cela comprend l'obligation pour chaque pilote de suivre une formation sur simulateur au moins une fois par cycle de cinq ans. Cette formation continue permet aux pilotes de s'entraîner sur différents navires, de gérer des conditions variées et de faire face à des problèmes spécifiques, tels qu'un gouvernail lent ou les réactions de l'équipage. L'APGL examine les incidents et les tendances afin de réévaluer continuellement le programme de formation.

L'APGL participe en outre à diverses initiatives conjointes et collaborations afin de rester au fait des enjeux de sécurité émergents et des meilleures pratiques du secteur. Tous les deux ans, elle assiste également à la conférence de l'Association internationale des pilotes maritimes, où elle échange avec d'autres prestataires de services de pilotage du monde entier.

Il convient de souligner que l'APGL maintient un haut niveau de sécurité en ce qui a trait aux incidents maritimes. En 2024, seuls quatre incidents ont été signalés, sans aucune perte de vie, blessure grave, ni déversement environnemental. L'APGL est ainsi demeurée en conformité avec l'article 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012).

# Résultats d'exploitation en 2024



## Principaux indicateurs de rendement

L'APGL utilise les indicateurs stratégiques suivants, tant opérationnels que financiers, pour guider son processus décisionnel. Pour plus de détails sur le rendement financier, veuillez consulter la section Rapport de gestion.

Indicateurs de rendement stratégique	2024	Objectif 2024	c. objectif	2023	Objectif 2023	c. objectif
<b>Sécurité de la navigation</b>						
Nombre d'incidents maritimes majeurs*	1	–		0	–	
Nombre d'incidents maritimes mineurs	3	–		6	–	
Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,9 %	●	99,9 %	99,9 %	●
<b>Fiabilité du pilotage</b>						
Nombre d'heures de retard aux navires attribuables au manque de pilotes	3 116	5 000	●	3 702	5 000	●
<b>Autonomie financière</b>						
Excédent net (en millions de dollars)	(0,9 \$)	0,8 \$	●	(7,1 \$)	0,8 \$	●
Indicateurs de rendement opérationnel	2024	Objectif 2024	c. objectif	2023	Objectif 2023	c. objectif
<b>Sécurité de la navigation</b>						
Nombre de transits de navires canadiens audités	1 492	1 334	●	1 467	1 334	●
Surveillance des titulaires de certificats (validité)	Oui	Oui		Oui	Oui	
<b>Fiabilité du pilotage</b>						
Nombre d'apprentis-pilotes recrutés	4	7	●	5	7	●
Nombre de nouveaux pilotes formés et retenus	3	5	●	4	5	●

● Objectif atteint  
● Objectif non atteint

\*L'incident d'abord classé comme majeur a été requalifié en incident mineur.

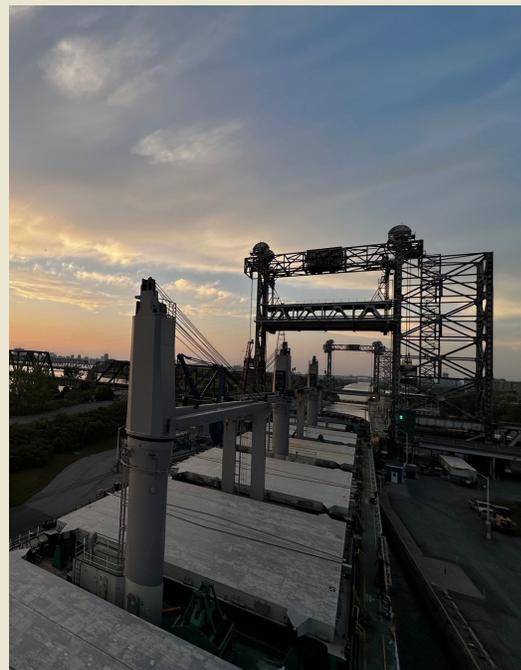


# Résultats d'exploitation

## Affectations

En 2024, 9 409 affectations de pilotage ont été effectuées, sans compter celles réalisées en hiver (9 409 durant la saison de navigation et 104 en période hivernale). Cela représente une augmentation de 7 % des affectations de pilotage par rapport à 2023.

Les 9 409 affectations de pilotage de la saison de navigation 2024 ont été réalisées par 70 pilotes équivalents temps plein, ce qui représente en moyenne 134 affectations par pilote. Le nombre ciblé par l'APGL est de 115 à 120 affectations par pilote. L'APGL continue à mettre l'accent sur le recrutement et la formation d'apprentis-pilotes afin de répondre à la demande de services de pilotage de manière à réduire les retards coûteux pour ses clients. En 2024, elle a embauché quatre pilotes et en a licencié trois à travers les différentes circonscriptions.

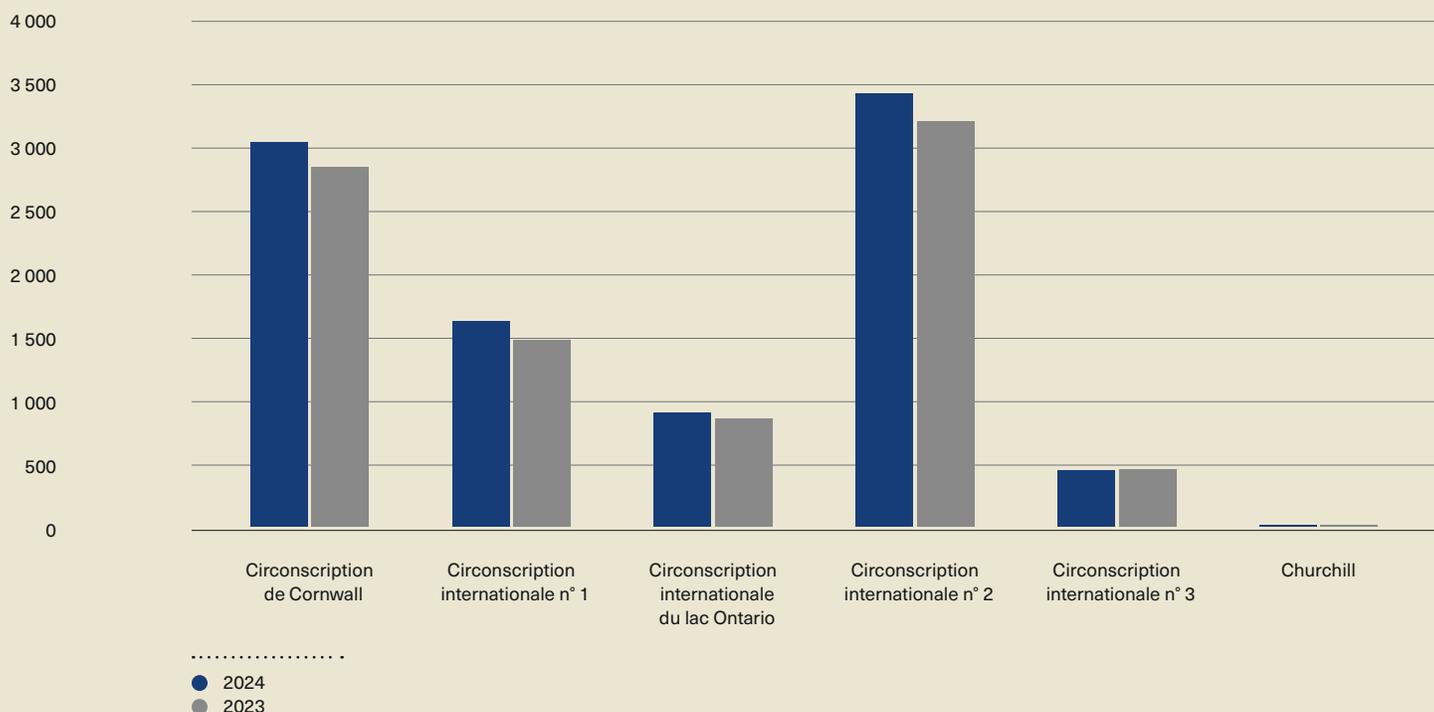


## Affectations cumulatives – saison de navigation

	2024	2023	Écart %
Circonscription de Cornwall	3 033	2 836	7 %
Circonscription internationale n° 1	1 616	1 488	9 %
Circonscription internationale du lac Ontario	895	848	6 %
Circonscription internationale n° 2	3 416	3 194	7 %
Circonscription internationale n° 3	440	447	-2 %
Churchill	9	10	-10 %
<b>Total</b>	<b>9 409</b>	<b>8 823</b>	<b>7 %</b>



## Affectations



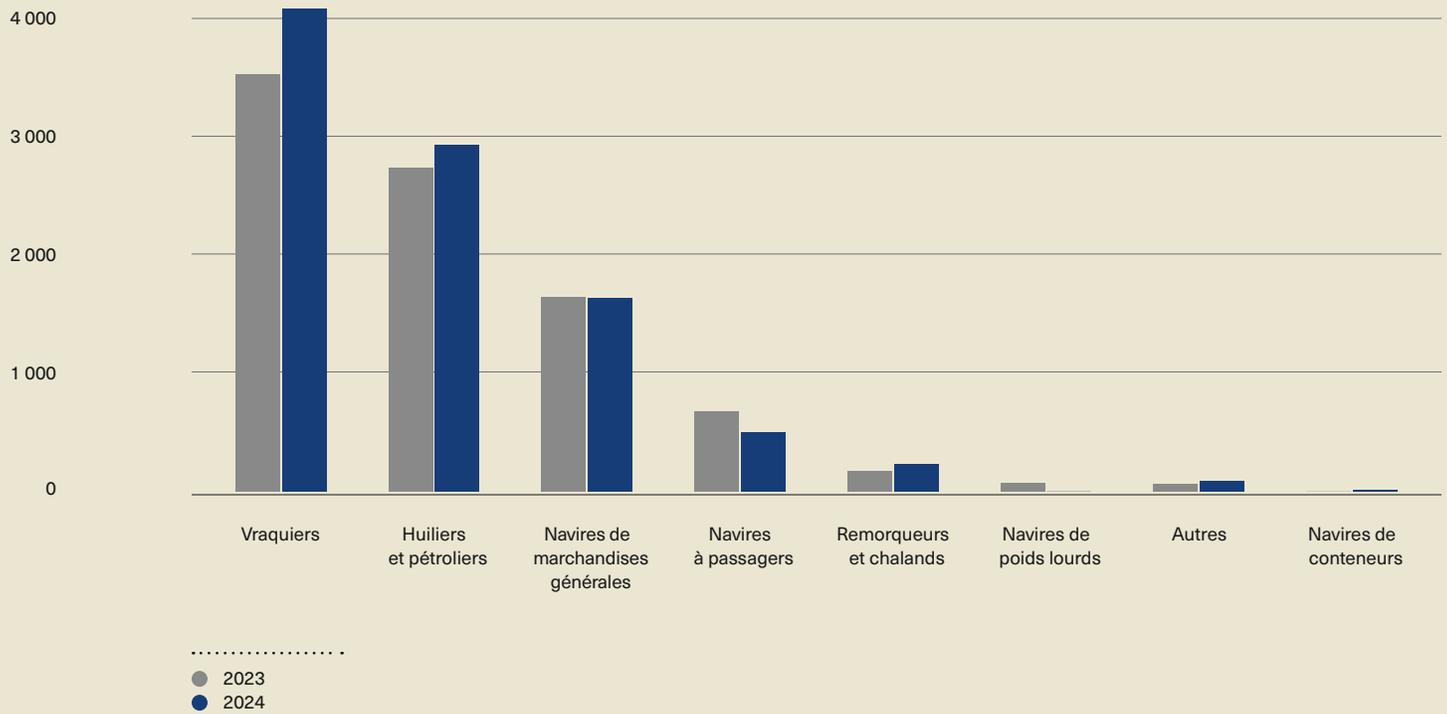
Les affectations de pilotage dans les Grands Lacs sont principalement fournies aux vraquiers, aux pétroliers et aux navires de marchandises générales transportant du vrac liquide, du grain et des produits sidérurgiques. En 2024, l'APGL a effectué 9 409 affectations, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2023.

## Affectations par type de navire

	2024	2023	Écart %
Vraquiers	4 039	3 496	15,53 %
Huiliers et pétroliers	2 907	2 721	6,84 %
Navires de marchandises générales	1 623	1 632	0,55 %
Navires à passagers	501	669	-25,11 %
Remorqueurs et chalands	231	172	34,30 %
Autres	92	60	53,33 %
Navires de conteneurs	16	0	100,00 %
Navires de poids lourds	0	73	-100,00 %
<b>Total</b>	<b>9 409</b>	<b>8 823</b>	<b>7 %</b>



### Affectations par type 2023 et 2024



Nous sommes ravis de constater une augmentation des affectations. Cette croissance en 2024 concerne tant les navires nationaux que les navires étrangers.

### Répartition de l'ensemble des affectations

	2024	2023	Écart %
Navires étrangers	7 540	6 969	8,19 %
Navires canadiens	1 869	1 854	0,81 %
<b>Total</b>	<b>9 409</b>	<b>8 823</b>	<b>7 %</b>

## Retards

L'équilibre entre la demande de services de pilotage et le nombre de pilotes disponibles est essentiel pour réduire au minimum les retards coûteux. L'APGL peut cependant être confrontée à des retards indépendants de sa volonté, notamment des pannes du réseau de la Voie maritime, des conditions environnementales (vent, courants, etc.) ou des incidents impliquant des navires.

En 2024, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote ont totalisé 9 683 heures, dont 32 %, soit 3 116 heures, étaient directement attribuables à la pénurie de pilotes. En comparaison, en 2023, ces retards totalisaient 10 516 heures, dont 35 %, ou 3 702 heures, étaient attribuables à la pénurie de pilotes.

La diminution de 16 % des heures de retard de pilotage en raison de la pénurie de pilotes, par rapport à l'année précédente, est principalement attribuable à une augmentation du nombre de pilotes disponibles. En 2024, trois apprentis-pilotes ont obtenu leur certification, et les pilotes contractuels de la circonscription n° 2 ont été rappelés lors du pic de trafic de décembre, deux événements qui ont amélioré la disponibilité des pilotes et la fluidité du passage des navires.

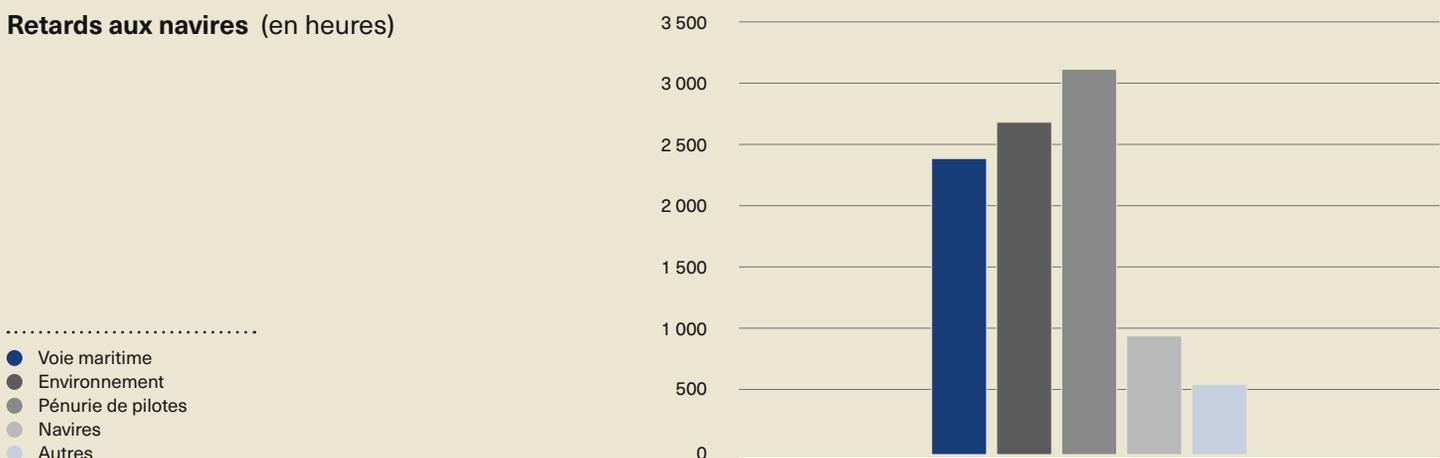
La réduction des retards liés au pilotage permet non seulement d'améliorer l'efficacité de la circulation des navires, mais aussi de diminuer les émissions de GES. Des temps d'attente plus courts et moins de retards signifient que les navires passent moins de temps à l'arrêt ou à ajuster leur vitesse pour combler des écarts d'horaire, ce qui réduit leur consommation de carburant et, de ce fait, leurs émissions. Voilà qui constitue une étape cruciale pour l'APGL dans l'atteinte de ses objectifs environnementaux.

Déterminée à améliorer la prestation de services de pilotage fiables et sécuritaires en réduisant les retards aux navires, l'APGL a continué à travailler conjointement avec des représentants officiels de la Voie maritime, ses partenaires de l'industrie et les associations américaines de pilotes pour garantir la mise en œuvre de stratégies de gestion du trafic. L'APGL a également continué à informer les clients des retards importants attribuables à des pics de demande ainsi que de la disponibilité et de la non-disponibilité des pilotes en découlant.

## Nombre de retards aux navires

	2024	2023	Écart %
Pénurie de pilotes	157	186	-16 %
Voie maritime	242	248	-2 %
Navires	161	162	-1 %
Environnement	108	41	163 %
Autres	70	67	4 %

## Retards aux navires (en heures)



# Formation et certificats



.....  
*ODD 4 : Assurer une formation de qualité inclusive et équitable et promouvoir des occasions d'apprentissage à long terme pour tous.*

En plus de gérer et de former ses pilotes, l'APGL administre un programme de formation et de certificats de pilotage maritime touchant quelque 250 titulaires de certificat. Ce programme vise à garantir que les navires canadiens soumis au pilotage obligatoire sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'ont pas été demandés en vertu du *Règlement général sur le pilotage*.

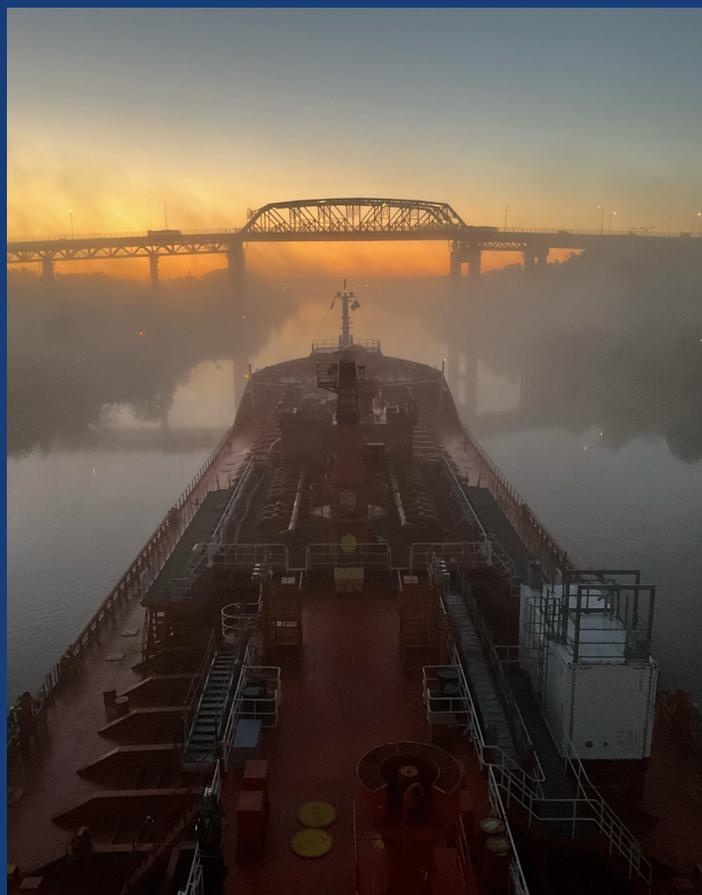
L'APGL veille à ce que tous les titulaires de certificat se conforment aux exigences réglementaires en vérifiant la validité de tous les certificats de pilotage.

De plus, l'APGL est responsable d'assurer à l'industrie du transport maritime que seuls des pilotes qualifiés exercent les fonctions de pilotage. Pour ce faire, une évaluation des compétences et de la qualité du service de chaque pilote a lieu au moins une fois tous les cinq ans. Cet exercice permet également à l'APGL de cerner les éventuelles améliorations à apporter au perfectionnement professionnel et à la prestation des services.

En 2024, 15 pilotes et 4 apprentis-pilotes, soit 27 % de l'effectif de pilotes, ont terminé le programme de formation sur simulateur. Tous les pilotes ont été évalués par leurs collègues, par le directeur exécutif aux opérations et le directeur des opérations.



# Résultats financiers





# Situation financière

## Résultats annuels

L'APGL a enregistré des produits de 50,9 millions \$, soit une hausse de 5,6 millions \$ par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est principalement attribuable à une augmentation de 7 % des affectations.

Cette même année, l'APGL a enregistré des charges de 51,8 millions \$, soit une légère baisse de 0,1 million \$ par rapport à 2023. Cette diminution est attribuable à une charge ponctuelle de 4,2 millions \$ comptabilisée en 2023 pour les avantages imposables révisés des années 2019 à 2022.

En 2024, les salaires et avantages des pilotes ont augmenté de 3,8 millions \$ (+12,0 %), une variation ajustée pour tenir compte de la charge ponctuelle de 2023.

À la clôture de l'exercice 2024, l'APGL affiche une perte globale de 0,9 million \$, portant son déficit accumulé à 0,8 million \$.

## Réserve et autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* exige de l'APGL qu'elle fonctionne de manière financièrement autonome, assurant ainsi à la population canadienne qu'elle est déterminée à assumer sa responsabilité financière et à offrir une transparence fiscale.

L'APGL cherche ainsi à dégager des excédents annuels suffisants pendant la période de planification afin de constituer une réserve appropriée lui permettant de relever les défis futurs tout en maintenant la qualité de ses services. Cette réserve servira notamment à financer l'acquisition de nouveaux actifs pour remplacer ceux arrivant en fin de vie utile, garantissant ainsi une efficacité opérationnelle continue. Elle jouera également un rôle de filet de sécurité face aux fluctuations économiques potentielles, tant au Canada qu'à l'échelle mondiale, qui pourraient avoir un impact sur les activités maritimes. De plus, cette réserve contribuera à atténuer les risques liés à la volatilité du trafic maritime, permettant ainsi à l'APGL de maintenir ses normes de service élevées.

Enfin, l'APGL affectera une partie de cette réserve à des initiatives visant à pallier les pénuries de main-d'œuvre et à garantir la capacité de l'APGL à honorer ses engagements opérationnels.

# Gouvernance

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) privilégie la transparence et la pleine divulgation en ce qui concerne toutes les questions relatives à son administration et à ses activités. La Société rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports du Canada.

En effet, l'orientation qu'adopte l'APGL relativement à la gouvernance est entièrement conforme à la philosophie et aux objectifs de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux lignes directrices du Conseil du Trésor du Canada relativement aux sociétés d'État.

# Conseil d'administration



.....  
*ODD 16 : Favoriser des sociétés pacifiques et inclusives pour un développement durable, garantir l'accès à la justice pour tous et instaurer des institutions efficaces, responsables et inclusives à tous les niveaux.*

Le conseil d'administration de l'APGL compte sept membres. Au cours de la dernière année, un poste est demeuré vacant. En 2024, le conseil a tenu quatre réunions trimestrielles prévues, une séance de planification stratégique, une séance consacrée à l'approbation du Plan d'entreprise ainsi que huit réunions ad hoc pour traiter diverses questions. De plus, les comités se sont réunis huit fois au cours de l'année. Le taux de participation des membres du conseil à ces réunions a été de 94 %. Les frais et honoraires annuels versés aux membres du conseil pour l'année ont totalisé 85 500 \$.

## Comités du conseil

Les comités du conseil d'administration sont structurés comme suit :

Audit	Régie et ressources humaines
Julie Mills, présidente	Oksana Exell, présidente
Vered Kaminker	David Souliere
John St.Marseille	Capitaine James Pound, membre d'office
Capitaine James Pound, membre d'office	

## Audit

Le comité d'audit est un comité permanent du conseil. Il assure la surveillance financière, de même que la surveillance des livres, des dossiers, des systèmes de contrôle général et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. En 2024, ce comité s'est vu confier la responsabilité du suivi des activités en technologie de l'information et de l'évolution des risques en cybersécurité.

## Régie et ressources humaines

Le comité de régie et des ressources humaines est un comité permanent du conseil. Il est responsable de superviser les questions de gouvernance et de ressources humaines. Ce comité s'assure de la qualité de la gouvernance d'entreprise et met en œuvre les meilleures pratiques dans l'exécution de ses responsabilités.



# Conseil d'administration (suite)

## Gestion des risques d'entreprise

Un programme de gestion des risques d'entreprise a été intégré aux stratégies de l'APGL afin de gérer ses risques et de saisir les occasions relatives à l'atteinte de ses objectifs. Chaque année, le conseil examine son registre des risques afin de mettre à jour l'évaluation de ceux-ci et de s'assurer que les mesures d'atténuation appropriées sont en place. L'équipe de direction de l'APGL est responsable de la mise en œuvre du programme de gestion des risques d'entreprise, tandis que le conseil d'administration en assure le suivi.

L'APGL gère les risques en fonction d'un répertoire de catégories de risques : stratégiques, externes, financiers, opérationnels, environnementaux et liés à la santé et à la sécurité, liés au capital humain, technologiques et réglementaires.

## Conformité

L'Administration assure une saine gouvernance du système de pilotage en actualisant ses lois, règlements et politiques selon les normes les plus récentes. Cet engagement est essentiel pour remplir sa mission et maintenir la confiance du public. Cette responsabilité inclut notamment le respect de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ainsi que de l'ensemble des règlements et lois régissant la sécurité, la navigation, la surveillance financière et les activités de l'entreprise. Le conseil d'administration supervise cette conformité, et l'Administration traite rapidement tout problème qui survient.

En 2024, l'APGL a mené un audit interne de ses systèmes informatiques afin d'évaluer la sécurité, la résilience et l'efficacité de son infrastructure. En se fondant sur ce travail, elle élaborera un plan d'action en 2025 afin de cerner les aspects à améliorer et de renforcer encore davantage la cybersécurité et les systèmes numériques de l'organisation.

## Transparence

L'APGL est pleinement engagée à favoriser l'ouverture et la transparence de toutes les interactions avec les intervenants. Elle respecte les exigences de publier ouvertement sur son site Web divers rapports, notamment son rapport annuel, les rapports financiers trimestriels, le sommaire du plan d'entreprise, les rapports sur les frais de déplacement et d'accueil et les demandes d'accès à l'information en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

## Frais de déplacement, d'accueil et de conférence

Les frais de déplacement, d'accueil et de conférence suivants ont été soumis en 2024 :

<b>Capitaine James Pound</b> Président du conseil d'administration et directeur général intérimaire	51 625 \$
<b>Jason Rimmer</b> Directeur général (février-juin)	12 789 \$
<b>Conseil d'administration</b> (6 membres)	20 198 \$
<b>Haute direction</b> (3 membres)	42 427 \$
<b>Total</b>	<b>127 039 \$</b>

L'APGL s'est conformée à l'exigence du gouvernement fédéral de publier les réponses aux demandes qu'elle a reçues en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* sur le site [www.open.canada.ca](http://www.open.canada.ca). En 2024, l'APGL n'a reçu aucune demande en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* ou de la *Loi sur la protection de la vie privée*.

# Rapport de gestion





Élaboré par la haute direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), le rapport de gestion présente une analyse approfondie des différents facteurs qui ont une incidence sur l'efficacité et le rendement de l'organisation.

Cette analyse a pour objectif de faciliter la compréhension des états financiers audités présentés dans les pages suivantes et d'expliquer les écarts entre les résultats de 2024 et ceux de l'année précédente.

Le présent rapport doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes complémentaires.

## Faits saillants financiers – État du résultat global

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau ci-dessous présente les faits saillants de l'état du résultat global de l'APGL pour les exercices se terminant les 31 décembre 2024 et 2023, conformément aux normes internationales d'information financière (IFRS).

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Produits de pilotage	49,9	44,2	5,7	12,9 %
Autres produits	1,0	1,1	(0,1)	-9,1 %
<b>Total des produits</b>	<b>50,9</b>	<b>45,3</b>	<b>5,6</b>	<b>12,4 %</b>
Total des charges opérationnelles	51,8	52,0	(0,2)	-0,4 %
<b>Résultat d'exploitation (perte)</b>	<b>(0,9)</b>	<b>(6,7)</b>	<b>5,8</b>	<b>-86,6 %</b>
Autres éléments du résultat global (perte)	(0,0)	(0,5)	0,5	-100,0 %
<b>Résultat global (perte)</b>	<b>(0,9)</b>	<b>(7,1)</b>	<b>6,2</b>	<b>-87,3 %</b>

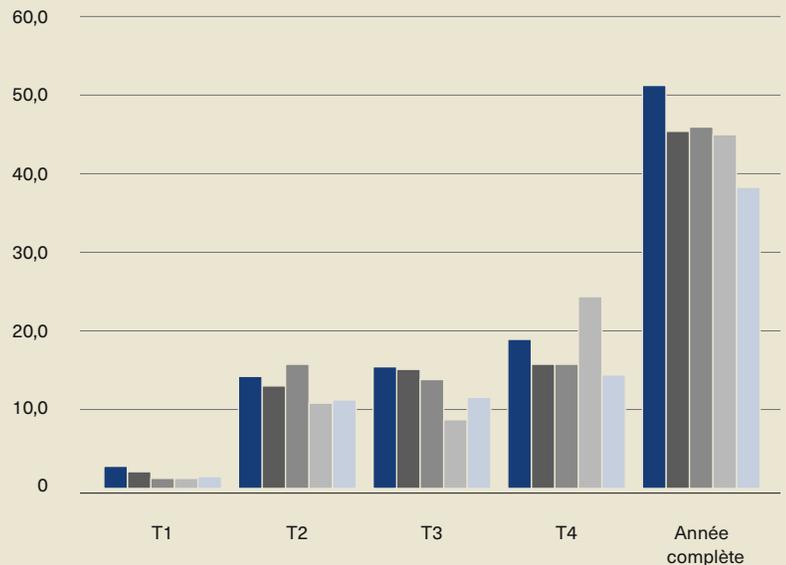
En 2024, l'APGL a enregistré des produits de 50,9 millions \$, des charges de 51,8 millions \$ et un résultat global de 0,9 million \$, ce qui a donné lieu à une perte totale de 0,9 million \$ à la fin de l'exercice.

Les graphiques suivants présentent les données financières trimestrielles des cinq dernières années.



## Produits trimestriels

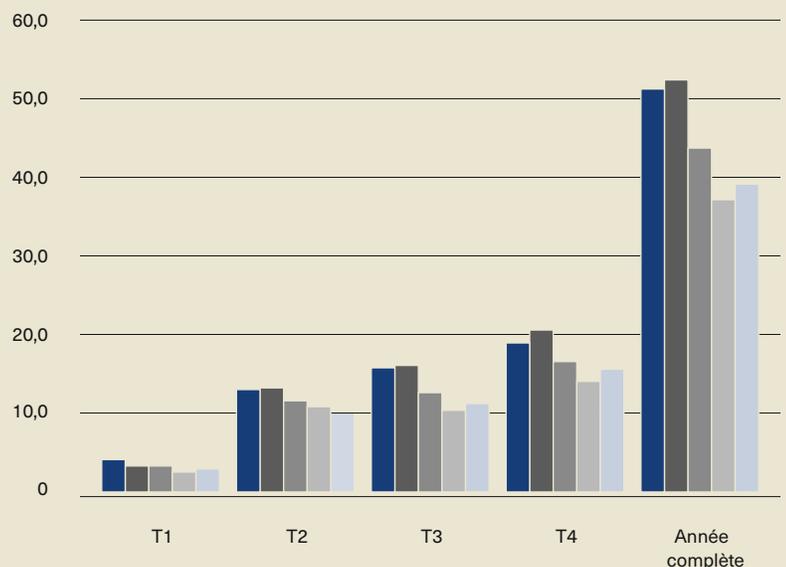
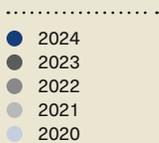
(en millions de dollars canadiens)



Les produits varient tout au long de l'année, reflétant le caractère saisonnier des activités. L'APGL exerce ses activités dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ferme généralement à la fin de décembre en raison des conditions hivernales et reprend à la fin de mars de chaque année. La plus forte demande pour des services de pilotage survient habituellement au quatrième trimestre.

## Charges opérationnelles trimestrielles

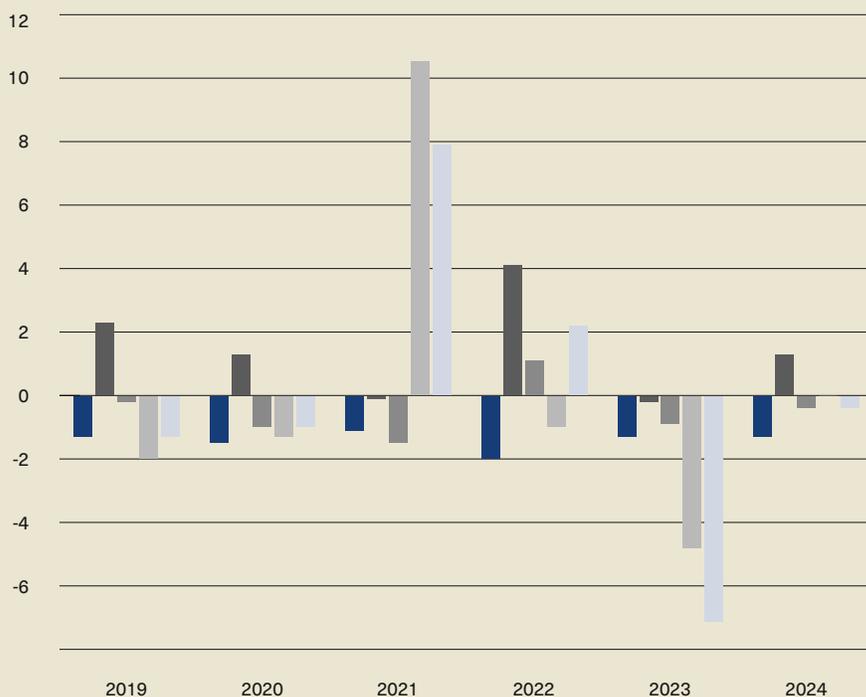
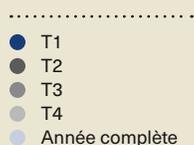
(en millions de dollars canadiens)



Les coûts administratifs et les charges opérationnelles indirectes qui sont fixes tout au long de l'année représentent environ 7,0 millions \$ des coûts opérationnels. À l'exception du salaire de base des pilotes, toutes les autres indemnités versées aux pilotes et charges opérationnelles directes sont variables et fluctuent en fonction de la demande de services de pilotage.

## Excédent trimestriel (perte)

(en millions de dollars canadiens)



## Produits

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau ci-dessous présente les différentes sources de produits pour les exercices se terminant les 31 décembre 2024 et 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Redevances de pilotage de base	42,3	37,3	5,0	13,4 %
Accostages et appareillages	2,8	2,8	(0,0)	0,0 %
Redevances supplémentaires	2,3	2,1	0,2	9,5 %
Redevances de bateaux-pilotes	0,9	0,8	0,1	12,5 %
Retards et retenues	0,7	0,3	0,4	133,3 %
Transferts de pilotes	0,3	0,3	0,0	0,0 %
Annulations	0,3	0,4	(0,1)	-25,0 %
Recouvrement des frais administratifs liés à la <i>Loi sur le pilotage</i>	0,3	0,3	0,0	0,0 %
<b>Total des redevances de pilotage</b>	<b>49,9</b>	<b>44,2</b>	<b>5,7</b>	<b>12,9 %</b>
Produits de bateaux-pilotes	0,4	0,3	0,1	33,3 %
Intérêts et autres produits	0,6	0,8	(0,2)	-25,0 %
<b>Total des produits</b>	<b>50,9</b>	<b>45,3</b>	<b>5,6</b>	<b>12,4 %</b>

Pour l'exercice 2024, l'APGL a enregistré des produits de 50,9 millions \$, soit 5,6 millions \$ de plus qu'en 2023. L'augmentation des produits est principalement attribuable à une augmentation de 7 % du volume et à une augmentation de 4,5 % des redevances de pilotage par rapport à 2023.

## Charges opérationnelles

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau ci-dessous présente les différentes charges opérationnelles pour les exercices se terminant les 31 décembre 2024 et 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Salaires et avantages sociaux des pilotes	35,6	37,7	(2,1)	-5,6 %
Transport et déplacements	4,6	4,0	0,6	15,0 %
Services de bateaux-pilotes	4,1	3,3	0,8	24,2 %
Salaires et avantages sociaux – personnel opérationnel et administratif	4,5	3,7	0,8	21,6 %
Services professionnels	0,9	1,3	(0,4)	-30,8 %
Frais de formation et de recrutement des pilotes	0,2	0,3	(0,1)	-33,3 %
Services de transfert de pilotes	0,3	0,3	0,0	0,0 %
Amortissement	0,4	0,4	(0,0)	0,0 %
Autres	1,2	1,0	0,2	20,0 %
<b>Total des charges opérationnelles</b>	<b>51,8</b>	<b>52,0</b>	<b>(0,2)</b>	<b>-0,4 %</b>

Pour l'exercice 2024, l'APGL a enregistré des charges opérationnelles de 51,8 millions \$, soit 0,2 million \$ de moins qu'en 2023. La plupart de ces charges consistent en salaires et avantages sociaux versés aux pilotes, de même qu'en frais de déplacement des pilotes et de services de bateaux-pilotes. Toutes ces charges étant directement liées aux services de pilotage, elles sont donc susceptibles de fluctuer en fonction de la demande d'affectations. En 2024, les salaires et avantages sociaux des pilotes ont augmenté de 3,8 millions \$, après ajustement des salaires de 2023 pour refléter la charge ponctuelle de 4,2 millions \$ comptabilisée pour les avantages imposables révisés des exercices 2019 à 2022, ainsi que 1,7 million \$ en hausses salariales rétroactives découlant de la nouvelle convention collective.

## Résultat global (perte)

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau ci-dessous présente le résultat global (perte) pour les exercices se terminant les 31 décembre 2024 et 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Excédent de l'exercice (perte)	(0,9)	(6,7)	5,8	-86,6 %
<b>Autres éléments du résultat global (perte)</b>				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	(0,0)	(0,5)	0,5	-100,0 %
<b>Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice</b>	<b>(0,9)</b>	<b>(7,1)</b>	<b>6,2</b>	<b>-87,3 %</b>

De plus amples renseignements sur les avantages sociaux du personnel sont fournis à la Note 12 des états financiers audités.

## Flux de trésorerie et situation financière

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau ci-dessous présente l'état des flux de trésorerie et de la situation financière pour les exercices se terminant les 31 décembre 2024 et 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Solde au début de l'exercice	17,1	19,1	(2,0)	-10,5 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	(8,7)	(1,7)	(7,0)	411,8 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités d'investissement	(0,1)	(0,2)	0,1	-50,0 %
Entrées (sorties) de fonds nettes générées par (utilisées pour) les activités de financement	(0,1)	(0,1)	0,0	0,0 %
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>8,2</b>	<b>17,1</b>	<b>(8,9)</b>	<b>-52,0 %</b>

L'APGL dispose d'une marge de crédit de 5,0 millions \$. En raison de la nature saisonnière de l'industrie, l'APGL utilise cette marge jusqu'au moment où elle commence à percevoir les redevances après le début de la saison de navigation. En 2024, l'APGL n'a pas eu recours à sa marge de crédit. En date du 31 décembre 2024, l'APGL affichait un solde de trésorerie de 8,2 millions \$ (17,1 millions \$ en 2023) et il n'y avait aucun placement à court terme.

## Immobilisations et investissements

(en dollars canadiens)

En 2024, des ajouts d'actifs totalisant 96 420 \$ ont été enregistrés, tandis que 25 118 \$ d'actifs ont été cédés. L'amortissement total pour l'année s'est élevé à 353 911 \$.

Le tableau qui suit montre une diminution de 174 748 \$ des actifs corporels et incorporels, ce qui inclut des investissements en immobilisations de 96 420 \$ et un amortissement de 271 168 \$ pour 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Bâtiments	286 239	306 797	(20 558)	-6,7 %
Mobilier	62 450	76 936	(14 486)	-18,8 %
Améliorations locatives	0	10 150	(10 150)	-100,0 %
Matériel informatique et de communication	249 052	409 804	(160 752)	-39,2 %
Logiciels	23 668	22 565	1 103	4,9 %
Travaux en cours	30 095	0	30 095	SO
<b>Total</b>	<b>651 504</b>	<b>826 252</b>	<b>(174 748)</b>	<b>-21,1%</b>

## Salaires et avantages sociaux à payer

(en millions de dollars canadiens)

En 2024, les salaires et les avantages sociaux à payer ont diminué de 7,8 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable aux avantages imposables de 4,2 millions \$ liés aux exercices 2019 à 2022 et à la charge de 3,5 millions \$ pour la rémunération rétroactive des pilotes comptabilisée en 2023.

	2024	2023	Écart \$	Écart %
Salaires et avantages sociaux à payer	13,2	21,0	(7,8)	-37.0 %



# États financiers





## RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée d'assurer la préparation et la présentation fidèle des états financiers, conformément aux Normes internationales d'information financière, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité comprend la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie ailleurs dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus 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 l'article 89 et la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et le règlement administratif 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 d'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 chacun remplit ses responsabilités et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel 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* et de la *Loi sur le pilotage*, a effectué l'audit des états financiers conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Dans son rapport, elle décrit la nature de l'audit et exprime son opinion sur les états financiers de l'Administration.

Jean Aubry-Morin

Président et chef de la direction

Nick Csirinyi, CPA CGA

Directeur des finances

Cornwall (Ontario)  
Le 19 mars 2025

Bureau du  
vérificateur général  
du CanadaOffice 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 Grands Lacs (l'« Administration »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2024, et l'état du résultat net et 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 du 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 ces 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 Grands Lacs 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 Grands Lacs 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 Grands Lacs 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 Grands Lacs 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 Grands Lacs 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,

*N. Chartrand*

Nathalie Chartrand, CPA, CA  
Directrice principale

Ottawa, Canada  
Le 19 mars 2025

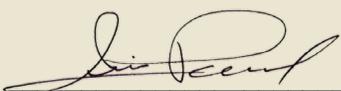
## État de la situation financière (en dollars canadiens)

	<b>31 décembre 2024</b>	<b>31 décembre 2023</b>
<b>Actif</b>		
Courant		
Trésorerie	8 250 436 \$	17 115 594 \$
Clients et autres créances	7 628 698	7 138 323
Frais payés d'avance	290 745	46 632
	16 169 879	24 300 549
Non courant		
Immobilisations corporelles (Note 7)	627 836	803 687
Immobilisations incorporelles (Note 8)	23 668	22 565
Actif au titre de droits d'utilisation (Note 9)	172 446	6 866
	16 993 829 \$	25 133 667 \$
<b>Passif</b>		
Courant		
Salaires et avantages sociaux à payer	13 211 660 \$	21 046 637 \$
Autres créditeurs et charges à payer	2 250 390	1 870 242
Avantages sociaux du personnel (Note 12)	263 700	16 500
Obligation locative (Note 13)	82 394	7 095
	15 808 144	22 940 474
Non courant		
Avantages sociaux du personnel (Note 12)	1 928 900	2 098 900
Obligation locative (Note 13)	93 708	0
	17 830 752	25 039 374
<b>Capitaux propres</b>		
(Déficit) Surplus accumulé	(836 923)	94 293
	16 993 829 \$	25 133 667 \$

Engagements (Note 17)

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 19 mars 2025.

  
\_\_\_\_\_  
J. Pound  
Président du Conseil d'administration

  
\_\_\_\_\_  
J. Mills  
Administratrice

**État du résultat net et du résultat global**  
**Exercice terminé le 31 décembre**  
**(en dollars canadiens)**

	<u><b>2024</b></u>	<u><b>2023</b></u>
<b>Revenus</b>		
Redevances de pilotage (Note 15)	49 928 355 \$	44 219 003 \$
Intérêts et autres produits	601 211	758 933
Produits de bateaux-pilotes	367 399	301 093
	<hr/> <b>50 896 965</b>	<hr/> <b>45 279 029</b>
<b>Charges</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	35 603 531	37 696 003
Transport et déplacements	4 625 320	3 962 145
Salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif (Note 18)	4 465 669	3 715 122
Services de bateaux-pilotes	4 087 991	3 270 934
Services professionnels et spéciaux	928 538	1 323 316
Amortissement (Note 18)	353 911	379 531
Services publics, fournitures et approvisionnements	342 875	288 932
Services de transfert de pilotes	320 764	301 060
Frais d'exécution de la <i>Loi sur le pilotage</i>	271 036	124 801
Achat de services de répartition	235 278	269 449
Frais de formation et de recrutement des pilotes	201 115	294 605
Communications	126 941	102 409
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	115 492	112 900
Réparations et entretien	68 734	57 791
Frais d'intérêts et redevances bancaires	28 088	40 481
Locations	27 145	13 988
Intérêt sur l'obligation locative	9 252	2 969
	<hr/> <b>51 811 680</b>	<hr/> <b>51 956 436</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(914 715)</b>	<b>(6 677 407)</b>
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net		
Perte actuarielle sur les avantages sociaux du personnel (Note 12)	(16 501)	(457 400)
	<hr/> <b>(16 501)</b>	<hr/> <b>(457 400)</b>
Résultat global de l'exercice	<hr/> <b>(931 216) \$</b>	<hr/> <b>(7 134 807) \$</b>

**État des variations de capitaux propres**  
**Exercice terminé le 31 décembre**  
**(en dollars canadiens)**

	<b><u>2024</u></b>	<b><u>2023</u></b>
Surplus accumulé au début de l'exercice	94 293 \$	7 229 100 \$
Résultat net de l'exercice	(914 715)	(6 677 407)
Autres éléments du résultat global	(16 501)	(457 400)
Résultat global de l'exercice	(931 216)	(7 134 807)
(Déficit) surplus accumulé à la fin de l'exercice	(836 923) \$	94 293 \$

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*

**État des flux de trésorerie**  
**Exercice terminé le 31 décembre**  
**(en dollars canadiens)**

	<b><u>2024</u></b>	<b><u>2023</u></b>
<b>Activités d'exploitation</b>		
Perte de l'exercice	(914 715) \$	(6 677 407) \$
Ajustements pour déterminer la trésorerie nette (utilisée) fournie par les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux versés aux employés	(38 800)	(215 000)
Frais d'intérêt sur les avantages sociaux du personnel	96 500	85 600
Cotisations des retraités pour les prestations en cas de décès	3 000	3 200
Amortissement	353 911	379 531
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Augmentation des clients et autres créances	(490 375)	(593 383)
(Augmentation) diminution des frais payés d'avance	(244 113)	24 260
(Diminution) Augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	(7 834 977)	5065 121
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	347 288	195 060
Trésorerie nette utilisée pour les activités d'exploitation	<u>(8 722 281)</u>	<u>(1 733 018)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(47 716)	(199 692)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(15 844)	-
Sorties de fonds utilisées pour les activités d'investissement	<u>(63 560)</u>	<u>(199 692)</u>
<b>Activités de financement</b>		
Paiement de l'obligation locative	(70 065)	(79 195)
Intérêts payés sur l'obligation locative	(9 252)	(2 969)
Sorties de fonds utilisées pour les activités de financement	<u>(79 317)</u>	<u>(82 164)</u>
<b>Trésorerie</b>		
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(8 865 158)	(2 014 874)
Solde au début de l'exercice	<u>(17 115 594)</u>	<u>19 130 468</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>8 250 436 \$</u>	<u>17 115 594 \$</u>

*Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.*

## **Notes afférentes aux résultats financiers du 31 décembre 2024 (en dollars canadiens)**

### **1. Pouvoir et objectifs**

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée (l'Administration) a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1<sup>er</sup> octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle a été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace à l'intérieur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

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*, l'enjoignant à 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, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales. L'Administration continue de satisfaire à l'exigence de cette directive.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le processus d'établissement ou de révision des redevances de pilotage est énoncé dans la *Loi sur le pilotage*. L'Administration peut, par résolution, déterminer les redevances qui doivent lui être payées pour la prestation de services relatifs au pilotage obligatoire.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit verser au ministre des Transports un montant précisé par celui-ci pour couvrir les coûts d'exécution de la Loi, y compris l'élaboration de règlements et l'application de la Loi.

## 2. Base d'établissement

### (a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS).

### (b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été préparés sur la base du coût historique, tel qu'indiqué dans les informations significatives sur les méthodes comptables ci-dessous, sauf dans les cas autorisés par les normes IFRS et indiqués dans les présentes notes.

## 3. Normes comptables nouvelles et révisées

Aucune nouvelle norme ou norme révisée n'a eu d'incidence importante sur les états financiers de l'Administration.

## 4. Informations significatives sur les méthodes comptables

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

### (a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les dépôts à vue ainsi que des placements à court terme, très liquides, qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. L'Administration n'avait aucun équivalent de trésorerie au 31 décembre 2024 (aucun au 31 décembre 2023).

### (b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie estimative, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement sont examinées chaque année à la fin de l'exercice, l'effet de tout changement dans l'estimation étant pris en compte sur une base prospective. Les durées de vie suivantes sont utilisées dans le calcul de l'amortissement :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie des améliorations locatives
Matériel informatique et de communication	Jusqu'à 5 ans

Les immobilisations corporelles sont examinées annuellement pour déterminer s'il existe des indications de dépréciation ou des changements dans les avantages économiques futurs estimés. Si de telles indications existent, la valeur comptable de l'actif est ajustée en conséquence. Les projets en cours ne sont pas assujettis à l'amortissement.

### (c) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations. La durée de vie s'établit comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Logiciels	Jusqu'à 5 ans

Les immobilisations incorporelles sont examinées annuellement pour déterminer s'il existe des indications de dépréciation ou des changements dans les avantages économiques futurs estimés. Si de telles indications existent, la valeur comptable de l'actif est ajustée en conséquence. Les projets en cours ne sont pas assujettis à l'amortissement.

(d) Actif au titre de droits d'utilisation et obligations locatives

L'Administration évalue si un contrat contient ou non un contrat de location dès son entrée en vigueur. Elle comptabilise un actif au titre de droits d'utilisation et une obligation locative correspondante pour tout contrat de location dans lequel elle est le locataire, sauf pour ce qui est des contrats à court terme (définis comme étant des contrats d'une durée totale de 12 mois ou moins) et des contrats qui portent sur des éléments de faible valeur monétaire. Les actifs au titre de droits d'utilisation et les obligations locatives sont comptabilisés à la date d'entrée en vigueur du contrat.

Les actifs au titre de droits d'utilisation sont évalués au coût, diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur, et ajustés pour tenir compte de toute réévaluation des obligations. Le coût comprend le montant de l'obligation locative qui a été comptabilisé, les paiements de location effectués à l'entrée en vigueur du contrat ou avant cette date, diminué de tout incitatif à la location reçu et de tous les coûts directs initiaux. Les actifs au titre de droits d'utilisation sont amortis selon la méthode linéaire comme suit :

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiment	Le moindre de la durée du bail ou de la durée de vie du bâtiment

L'obligation locative est initialement évaluée à la valeur actuelle des paiements de location qui ne sont pas payés à la date d'entrée en vigueur, actualisée au taux d'intérêt implicite du contrat de location. Si ce taux ne peut être facilement déterminé, l'Administration utilise le taux d'emprunt marginal. L'obligation locative est par la suite réévaluée lorsqu'il y a modification des paiements de location futurs découlant d'une modification d'un index ou d'un taux, ou si l'Administration modifie son évaluation quant à savoir si elle exercera son option de prolongation ou de fin du contrat.

L'actif au titre de droits d'utilisation et l'obligation locative sont présentés séparément à l'état de la situation financière.

(e) Provisions

L'Administration comptabilise une provision lorsque :

- Il y a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé;
- Il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation ; et
- le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

Le montant comptabilisé en provision est la meilleure estimation de la contrepartie nécessaire pour régler l'obligation actuelle à la fin de la période considérée, compte tenu des risques et incertitudes entourant l'obligation. Lorsqu'une provision est évaluée à l'aide des flux de trésorerie estimés pour régler l'obligation actuelle, sa valeur comptable est la valeur actualisée de ces flux de trésorerie. Dans les situations où le montant de l'obligation ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante et à moins que la possibilité d'une sortie de fonds ne soit faible, un passif éventuel est indiqué.

(f) Prestations de retraite

La quasi-totalité des employés de l'Administration sont couverts par le régime de retraite de la fonction publique (le Régime), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du Régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les employés ont rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime.

(g) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur

différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats futurs.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

#### (h) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats futurs.

Le coût annuel de cet avantage comprend les montants d'indemnité versés, le coût des intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées et la variation du passif actuariel au cours de l'exercice, duquel sont soustraites les cotisations des employés retraités.

#### (i) Avantages sociaux du personnel courants

Les avantages sociaux du personnel courants de l'Administration, qui comprennent les congés rémunérés, sont évalués sur une base non actualisée et sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

#### (j) Constataion des produits

Les produits sont constatés une fois que le contrôle est transféré, à un moment précis, c'est-à-dire lorsque le pilote affecté à un navire a terminé l'affectation de pilotage. Les revenus tirés des services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

#### (k) Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont initialement comptabilisés à la juste valeur. Après la comptabilisation initiale, la trésorerie et les équivalents de trésorerie sont évalués à la juste valeur par le biais de profit ou perte, et les clients et autres créances sont évalués au coût amorti. Les autres créditeurs et charges à payer, les salaires et avantages sociaux à payer et le passif au titre d'obligation locative sont par la suite évalués au coût amorti. En raison de la nature à court terme de ces comptes, on considère que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

#### (l) Dépréciation

Pour les clients et autres créances, toute provision pour dépréciation doit être mesurée en appliquant la méthode simplifiée, car leurs modalités de paiement ne comprennent pas de composants financiers importants. Selon la méthode simplifiée, la provision pour perte est évaluée à un montant égal aux pertes de crédit prévues sur la durée de vie. La valeur comptable des clients et autres créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsque les clients et autres créances sont considérés comme irrécouvrables, ils sont radiés du compte de réserve. Les recouvrements subséquents de montants radiés antérieurement sont comptabilisés au résultat net. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

## 5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui y sont associées, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs, qui n'est pas toujours identifiable si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche

seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent donner lieu à des ajustements significatifs de la valeur comptable des actifs et des passifs au cours des années à venir.

**Avantages sociaux du personnel**

L'Administration a retenu les services d'un actuaire externe pour évaluer les indemnités de départ du personnel ainsi que les prestations de décès des employés retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

**Taux d'amortissement**

Se reporter aux notes 4(b), 4(c) et 4(d) pour connaître la durée de vie estimative maximale des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles, et de l'actif au titre de droits d'utilisation.

(b) Jugements comptables importants

La direction n'a formulé aucun jugement comptable important lors de l'établissement des présents états financiers.

**6. Instruments financiers**

Gestion des risques

Par le biais de ses actifs et passifs financiers, l'Administration est exposée aux risques suivants dans l'utilisation d'instruments financiers : risque de crédit, risque de liquidité et risque lié au marché. L'Administration gère l'exposition à ces risques de manière continue.

Risque de crédit

Le risque de crédit associé aux instruments financiers réside dans la possibilité que l'émetteur d'un instrument financier ne puisse pas remplir ses obligations. Pour atténuer ce risque, le ministre des Finances autorise l'Administration à investir uniquement dans certaines catégories d'investissements.

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des comptes clients et autres créances représente le risque de crédit maximal.

Les comptes clients et autres créances de l'Administration avaient une valeur comptable de 7 628 698 \$ au 31 décembre 2024 (7 138 323 \$ au 31 décembre 2023). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2024, 0,01 % des comptes débiteurs (0,6 % au 31 décembre 2023) étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, alors que 99,99 % étaient courants (99,4 % au 31 décembre 2023) ou en souffrance depuis moins de 30 jours. Par le passé, l'Administration n'a pas subi de pertes significatives en raison de créances irrécouvrables. La provision pour créances douteuses était nulle aux 31 décembre 2024 et 2023.

Le risque de crédit lié à la trésorerie est minime car ces actifs sont détenus par une banque à charte canadienne.

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 activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour répondre à ses besoins financiers. Elle gère ce risque en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, elle dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 5 M\$ auprès d'une banque à charte canadienne qui lui assure un fonds de roulement. Le taux d'intérêt est équivalent au taux préférentiel de la banque. Le ministre des Finances autorise ce montant. Cette facilité de

crédit est disponible au besoin et est renouvelée annuellement. Au 31 décembre 2024, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (nul au 31 décembre 2023). Au cours de l'exercice financier, les frais d'intérêt ont été nuls (comme en 2023). Aux 31 décembre 2024 et 2023, les passifs financiers de l'Administration étaient limités aux salaires et avantages sociaux à payer et aux autres créditeurs et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 15 462 050 \$ (22 916 879 \$ au 31 décembre 2023), et ses salaires et avantages sociaux à payer et autres créditeurs et comptes à payer avaient une échéance de moins de 120 jours.

#### Risque lié au marché

Le risque lié au marché est le risque que les variations des prix du marché, comme les taux de change des devises et les taux d'intérêt, portent atteinte aux revenus de l'Administration ou à la valeur de ses instruments financiers.

L'Administration n'est pas exposée à des risques importants liés au marché.

#### Justes valeurs

Les instruments financiers qui sont initialement comptabilisés à la juste valeur sont ultérieurement évalués au coût amorti et regroupés en une hiérarchie basée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les niveaux sont hiérarchisés comme suit : Niveau 1, les évaluations de la juste valeur sont dérivées des prix non ajustés, cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques; Niveau 2, les évaluations de la juste valeur sont dérivées de données autres que les prix cotés visés au niveau 1 qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement ou indirectement; Niveau 3, les évaluations de la juste valeur sont dérivées à partir de techniques d'évaluation comprenant des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables du marché.

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont évalués à la juste valeur au niveau 1, tandis que les comptes clients et autres créances, les salaires et avantages sociaux à payer et les autres créditeurs et charges à payer sont évalués au niveau 2. L'Administration ne détient pas d'instruments financiers de niveau 3.

## 7. Immobilisation corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Matériel informatique et de communication	Projets en cours	Total
<b>Coût</b>						
Au 1er janvier 2023	357 832	267 749	252 837	1255 516	-	<b>2 133 934</b>
Acquisitions	91 823	28 917	20 299	58 653	-	<b>199 692</b>
Cessions	-	(24 340)	(2 367)	(405 677)	-	<b>(432 384)</b>
Au 31 décembre 2023	449 655	272 326	270 769	908 492	-	<b>1 901 242</b>
Acquisitions	-	2 317	-	48 164	30 095	<b>80 576</b>
Cessions	-	-	-	(25 118)	-	<b>(25 118)</b>
Au 31 décembre 2024	449 655	274 643	270 769	931 538	30 095	<b>1 956 700</b>
<b>Amortissement cumulé</b>						
Au 1er janvier 2023	122 300	197 803	224 306	704 589	-	<b>1 248 998</b>
Amortissement de l'année	20 558	21 927	38 680	199 776	-	<b>280 941</b>
Cessions	-	(24 340)	(2 367)	(405 677)	-	<b>(432 384)</b>
Transferts	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Au 31 décembre 2023	142 858	195 390	260 619	498 688	-	<b>1 097 555</b>
Amortissement de l'année	20 558	16 803	10 150	208 916	-	<b>256 427</b>
Cessions	-	-	-	(25 118)	-	<b>(25 118)</b>
Transferts	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Au 31 décembre 2024	163 416	212 193	270 769	682 486	-	<b>1 328 864</b>
<b>Valeurs comptables</b>						
Au 31 décembre 2023	306 797	76 936	10 150	409 804	-	<b>803 687</b>
Au 31 décembre 2024	286 239	62 450	-	249 052	30 095	<b>627 836</b>

## 8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels
<b>Coût</b>	
Au 1er janvier 2023	662,450
Acquisitions	-
Cessions	-
Transferts	-
Au 31 décembre 2023	662,450
Acquisitions	15,844
Cessions	-
Transferts	-
Au 31 décembre 2024	678,294
<b>Amortissement cumulé</b>	
Au 1er janvier 2023	608,571
Amortissement de l'année	31,314
Cessions	-
Transferts	-
Au 31 décembre 2023	639,885
Amortissement de l'année	14,741
Cessions	-
Transferts	-
Au 31 décembre 2024	654,626
<b>Valeurs comptables</b>	
Au 31 décembre 2023	22,565
Au 31 décembre 2024	23,668

## 9. Actif au titre de droits d'utilisation

L'Administration a comptabilisé un actif au titre de droits d'utilisation et une obligation locative pour le contrat de location de son siège social en date du 1er janvier 2019 (voir Note 13). En 2024, elle a exercé son droit de prolongation optionnelle du bail de trois ans prévu au contrat, ce qui a donné lieu à la réévaluation de l'actif au titre de droits d'utilisation.

Cette réévaluation a consisté à mettre à jour le passif du contrat de location et à ajuster l'actif du droit d'utilisation pour refléter l'extension de la durée du contrat de location et toute modification des paiements au titre de la location.

	<u>Bâtiment</u>
<b>Coût</b>	
Au 1er janvier 2023	320 269
Réévaluation	4 344
Additions	-
<u>Au 31 décembre 2023</u>	<u>324 613</u>
Réévaluation	248 323
<u>Au 31 décembre 2024</u>	<u>572 936</u>
<b>Amortissement cumulé</b>	
Au 1er janvier 2023	250 472
Amortissement de l'année	67 275
Additions	-
<u>Au 31 décembre 2023</u>	<u>317 747</u>
Amortissement de l'année	82 743
<u>Au 31 décembre 2024</u>	<u>400 490</u>
<b>Valeurs comptables</b>	
Au 31 décembre 2023	6 866
<u>Au 31 décembre 2024</u>	<u>172 446</u>

## 10. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 \$ aux 31 décembre 2024 et 2023.

## 11. Régime de retraite

Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations de l'employeur, lesquelles représentent un multiple des cotisations des employés. Le taux de cotisation général au terme de l'exercice financier était de 1,02 \$ dans le cas des employés embauchés avant le 1er janvier 2013, et de 1,00 \$ dans le cas des employés embauchés après le 31 décembre 2012 (1,02 \$ et 1,00 \$ respectivement en 2023) pour chaque dollar versé par l'employé. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 202 000 \$ (196 200 \$ en 2023), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 4,63 \$ (5,29 \$ en 2023) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Administration	2 971 429 \$	1 811 513 \$
Employés	2 664 742 \$	1 842 229 \$
Total des cotisations	5 636 171 \$	3 653 742 \$

Le gouvernement du Canada est tenu par la loi de verser les prestations associées au Régime. Les prestations de retraite s'accumulent habituellement sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pension du Canada ou du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

L'Administration estime que les cotisations au régime s'élèveront à 2 080 000 \$ en 2025.

## 12. Avantages sociaux du personnel

### a) Indemnités de cessation d'emploi

Des indemnités de cessation d'emploi sont versées à tous les employés actuels en vertu des conventions collectives et contrats de travail en vigueur. Les coûts associés à cet avantage sont assumés entièrement par l'Administration. Ce régime est sans capitalisation et n'exige aucune cotisation des employés. À des fins comptables, l'Administration évalue ses obligations à l'égard des indemnités de cessation d'emploi le 31 décembre de chaque année. La moyenne pondérée de la maturité du régime était de 2,6 ans au 31 décembre (2,9 ans au 31 décembre 2023).

Les indemnités de cessation d'emploi comprennent principalement les indemnités de départ. Dans le cadre des négociations collectives et des modifications aux conditions d'emploi, l'accumulation d'indemnités de départ en vertu du programme de prestations de fin d'emploi a cessé pour certains employés en 2012, et pour le groupe restant cette accumulation a cessé en 2013. Un seul groupe d'employés a continué d'accumuler des indemnités de cessation d'emploi additionnelles jusqu'au terme de leur emploi. Dans le cadre des négociations de renouvellement des conventions collectives tenues en 2018, l'accumulation d'indemnités de cessation d'emploi additionnelles en vertu de ce programme a pris fin le 31 mars 2018. À l'exception des pilotes, tous les autres employés ont bénéficié du paiement intégral des indemnités. Pour ce qui est des pilotes, l'indemnité de départ sera versée au moment de la cessation d'emploi.

La méthode utilisée pour déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2024 et est basée sur les flux de trésorerie projetés et une courbe de rendement.

L'obligation au titre des prestations définies, évaluée à la date de la clôture, se présente comme suit :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies au début de l'exercice	2 012 300	1 677 800
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	92 600	80 400
Prestations payées	-	(205 000)
Réduction	-	-
Perte actuarielle (gain actuariel)	14 800	459 100
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>2 119 700</b>	<b>2 012 300</b>
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	92 600	80 400
Réduction	-	-
<b>Total des charges constatées au résultat net</b>	<b>92 600</b>	<b>80 400</b>
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Expérience	-	443 900
Changement des hypothèses financières	14 800	15 200
Changement dans les hypothèses démographiques	-	-
<b>Perte actuarielle (gain actuariel)</b>	<b>14 800</b>	<b>459 100</b>
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	248 300	-
Partie non courante	1 871 400	2 012 300
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>2 119 700</b>	<b>2 012 300</b>
<b>Principales hypothèses utilisées dans l'évaluation actuarielle</b>		
Taux d'actualisation	4,10 %	4,60 %
Taux d'augmentations salariales estimées	1,50 %	2,50 %
Âge à la retraite	65 ou âge actuel si plus âgé	65 ou âge actuel si plus âgé

Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation.

Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 32 400 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer cette obligation de 28 800 \$ au 31 décembre.

b) Prestations de décès des employés retraités

Des prestations de décès sont offertes à un groupe restreint d'employés qui ont pris leur retraite avant 1999, de même qu'à leurs conjoints. Ce régime est sans capitalisation et exige une cotisation mensuelle de 1,90 \$ par tranche de 1 000 \$ de couverture de la part des employés retraités.

À des fins comptables, l'Administration évalue son obligation à l'égard du régime de prestations de décès des employés retraités le 31 décembre de chaque année.

La méthode utilisée pour déterminer le taux d'actualisation n'a pas changé en 2024 et est basée sur les flux de trésorerie projetés et une courbe de rendement.

L'obligation au titre des prestations définies, évaluée à la date de la clôture, se présente comme suit :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies au début de l'exercice	103 100	106 400
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	3 900	5 200
Prestations payées	(38 800)	(10 000)
Cotisations des retraités	3 000	3 200
Perte actuarielle (gain actuariel)	1 700	(1 700)
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>72 900</b>	<b>103 100</b>
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	3 900	5 200
<b>Total des charges constatées au résultat net</b>	<b>3 900</b>	<b>5 200</b>
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Expérience	-	-
Changement des hypothèses financières	1 700	(1 700)
Changement dans les hypothèses démographiques	-	-
<b>Perte actuarielle (gain actuariel)</b>	<b>1 700</b>	<b>(1 700)</b>
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	15 400	16 500
Partie non courante	57 500	86 600
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>72 900</b>	<b>103 100</b>

#### Principales hypothèses principales utilisées dans l'évaluation actuarielle

Taux d'actualisation	4,20 %	4,60 %
----------------------	--------	--------

La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 4,1 ans au 31 décembre (4,3 ans en 2023). Le régime est sensible à une hypothèse actuarielle importante, soit le taux d'actualisation. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation ferait augmenter de 4 200 \$ l'obligation au titre des prestations définies en date du 31 décembre, alors qu'une augmentation de 1 % du taux ferait diminuer cette obligation de 3 900 \$ au 31 décembre.

### 13. Obligation locative

L'obligation locative de l'Administration s'établit comme suit :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Contrat de location du siège social à Cornwall : Payable par versements mensuels comprenant les intérêts au taux de 4,68 %, amorti sur 3 ans et prenant fin le 31 janvier 2027	176,102	7,095
Partie courante	82,394	7,095
Partie non courante	93,708	-
<b>Valeur comptable à la fin de la période</b>	<b>176,102 \$</b>	<b>7,095 \$</b>

Les frais d'intérêt pour le contrat de location en 2024 ont totalisé 9 252 \$ (2 969 \$ en 2023).

## 14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit un déficit accumulé de 836 923 \$ (surplus accumulé de 94 293 \$ en 2023).

L'Administration est assujettie aux dispositions de la LGFP en matière de gestion et de responsabilité financières, et cette loi impose des restrictions relativement aux emprunts et aux investissements. Ainsi, l'Administration doit recevoir chaque année l'approbation du ministre des Finances pour tous ses emprunts et investissements.

L'Administration gère ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion de ses produits, charges, actifs, passifs et opérations financières générales, de manière à s'assurer qu'elle atteint efficacement ses objectifs. Les redevances de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome de ses activités, tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*.

Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital au cours de l'exercice.

## 15. Redevances de pilotage

Le tableau qui suit présente les redevances de pilotage ventilées selon le type de revenus :

	<b>31 décembre 2024</b>	<b>31 décembre 2023</b>
Redevances de pilotage de base	42 297 061 \$	37 261 289 \$
Accostages et appareillages	2 764 639	2 826 730
Redevances supplémentaires	2 337 437	2 068 161
Redevances de bateaux-pilotes	853 558	760 437
Retards et retenues	662 615	336 665
Transfert de pilotes	349 088	315 285
Annulations	340 117	366 589
Recouvrement des frais d'exécution de la <i>loi sur le pilotage</i>	323 840	283 847
<b>Total des redevances de pilotage</b>	<b>49 928 355 \$</b>	<b>44 219 003 \$</b>

## 16. Opérations entre apparentés

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.

### Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des administrateurs et autres membres de la direction occupant des postes clés s'établit comme suit :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Rémunération et avantages sociaux à court terme du personnel	968 622 \$	881 759 \$
Indemnités de départ	229 131	-
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	81 579	72 722
	<b>1 279 332 \$</b>	<b>954 481 \$</b>

## 17. Engagements

L'Administration a des engagements ayant trait à des services de bateaux-pilotes, des services de simulateur pour la formation des pilotes, un contrat de soutien pour son système de répartition, et un contrat de location de iPad. Les paiements minimaux contractuels et de location futurs sont les suivants :

	31 décembre 2024	31 décembre 2023
Moins d'un an	716 662 \$	652 007 \$
Entre un et cinq ans	1 636 251	1 470 234
Plus de cinq ans	73 851	71 692
	<b>2 426 764 \$</b>	<b>2 193 933 \$</b>

## 18. Reclassement

Certains chiffres comparatifs de l'état du résultat net et du résultat global et de l'état des flux de trésorerie ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice courant; ces reclassements consistent principalement à combiner les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel avec ceux du personnel administratif précédemment présentés séparément, et à combiner amortissement de l'actif au titre de droits d'utilisation avec l'amortissement précédemment présentés séparément.

# Annexe A

# Rapport d'information financière relative aux changements climatiques pour 2024

Il s'agit du premier rapport de l'APGL sur les risques et les possibilités associés aux changements climatiques, les impacts financiers et les stratégies de gestion qui y sont liés, ainsi que les mesures associées. Le présent rapport repose sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC).

Les principaux éléments à divulguer selon le GTIFCC sont les suivants :

<b>Gouvernance</b>	Gérer et surveiller les risques et les possibilités associés aux changements climatiques.
<b>Stratégie</b>	Déterminer et gérer les répercussions actuelles et potentielles des risques et des possibilités associés aux changements climatiques sur les activités, la stratégie et la gestion financière de l'organisation.
<b>Gestion des risques</b>	Mettre en place des processus d'évaluation, de hiérarchisation, de suivi et de gestion des risques et des possibilités associés au développement durable.
<b>Indicateurs et objectifs</b>	Définir des objectifs et des indicateurs pour gérer les risques et les possibilités associés aux changements climatiques.

Ce premier rapport résume la stratégie initiale de l'APGL, mais il évoluera au fil du temps, à mesure que l'APGL recueillera de nouvelles données et qu'elle tirera des leçons de son expérience, le tout en demeurant alignée sur la stratégie verte du gouvernement fédéral.

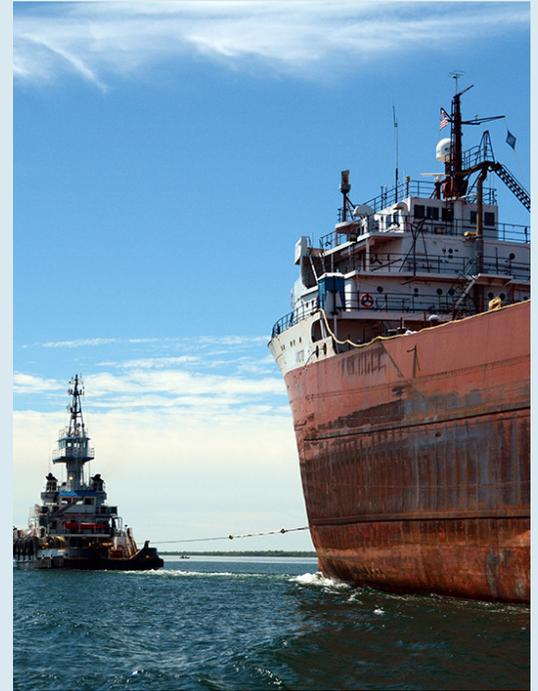
# Gouvernance

L'APGL dispose d'un cadre de gouvernance bien établi. Son conseil d'administration est responsable de surveiller et de gérer les risques et les possibilités, notamment ceux associés aux changements climatiques, dans le cadre de son système de gestion des risques d'entreprise.

Les risques et les possibilités associés aux changements climatiques sont régulièrement présentés au conseil d'administration, tout comme les objectifs, les principaux indicateurs et les progrès accomplis. Étant donné la nature changeante de ces facteurs, ce travail fait l'objet d'un développement et d'une amélioration continus. Le comité d'audit est responsable de superviser les obligations de divulgation financière liées aux risques climatiques.

Pour remplir efficacement leur mandat, les administrateurs doivent comprendre le vaste éventail d'enjeux touchant l'industrie maritime, l'administration du pilotage dans la région sous la responsabilité de l'APGL et les principes de gouvernance d'entreprise.

La formation continue des administrateurs est essentielle pour que le conseil d'administration puisse assurer une surveillance prudente de l'APGL, remplir ses obligations en vertu de la législation et de la réglementation fédérales et contribuer activement à l'amélioration du service. À cette fin, le conseil d'administration a approuvé cette année un plan de formation et a affecté un budget spécifique au soutien de la formation continue des membres.



# Stratégie

L'APGL vise à jouer un rôle de premier plan dans une industrie maritime complexe et soucieuse de l'environnement, où le transport des marchandises se fait de manière sécuritaire et efficace, tout en protégeant l'écosystème marin de la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Elle entend saisir les occasions qui contribuent à l'objectif du gouvernement du Canada d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et de renforcer la résilience climatique en limitant au minimum les risques d'interruptions touchant ses actifs et services essentiels en raison des répercussions associées aux changements climatiques.

Atteindre la carboneutralité signifie réduire les émissions de GES associées aux activités jusqu'à un niveau aussi bas que possible, puis compenser les émissions résiduelles par une quantité équivalente d'élimination du dioxyde de carbone, notamment par l'achat de crédits carbone.

L'APGL cerne les effets des changements climatiques et les possibilités qui y sont associées dans le cadre de son programme de gestion des risques d'entreprise et elle les intègre à ses processus de planification stratégique et opérationnelle. Elle analyse ces effets à court, moyen et long terme, et dans la mesure du possible, elle ajustera ses plans afin d'atténuer les risques et de tirer parti des possibilités qui se présentent.

L'évaluation des risques associés aux changements climatiques de l'APGL a permis de déterminer des stratégies pouvant être mises en œuvre pour renforcer sa résilience. En particulier, l'APGL examine son organisation afin d'assurer sa stabilité financière face à l'intensification des phénomènes climatiques sévères, qui allongent les temps de passage.

Par ailleurs, l'Administration prévoit d'améliorer ses communications avec l'ensemble des intervenants afin de les informer des répercussions potentielles des changements climatiques sur la navigation et des mesures d'adaptation qu'elle mettra en place.





# Gestion des risques

Le programme de gestion des risques d'entreprise de l'APGL prévoit la tenue d'un registre des risques d'entreprise, qui comprend notamment les risques liés aux changements climatiques et fait l'objet d'un examen complet deux fois par an.

L'APGL utilise divers outils d'évaluation pour mesurer la probabilité et l'incidence de ses risques et elle a déterminé ses 10 principaux risques et ses 5 principales possibilités associés aux changements climatiques.

Pour chaque risque, l'APGL cerne les contrôles existants et en effectue le suivi afin d'optimiser l'atténuation. Au besoin et lorsque cela est possible, l'APGL peut mettre en place des mesures supplémentaires pour améliorer les résultats.

## Risques associés aux changements climatiques pour l'APGL

Les principaux risques auxquels l'APGL est confrontée se répartissent en cinq grandes catégories. Certains ne peuvent être directement atténués, mais l'APGL déploie diverses stratégies pour y faire face et répondre aux attentes de ses intervenants.

### 1. Risques liés au contexte politique et juridique

- Règlements plus stricts relatifs aux changements climatiques, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la protection des écosystèmes marins qui ont une incidence sur la navigation maritime.
- Instabilité géopolitique pouvant affecter l'arrivée de navires étrangers.

### 2. Risques technologiques

- Éventuelles obligations gouvernementales imposant aux compagnies de taxi d'adopter des véhicules hybrides ou écoénergétiques, ce qui aurait un impact sur les coûts de l'APGL et sur le nombre d'options possibles pour transporter les pilotes, étant donné que l'Administration fait appel à des services de taxi pour transporter les pilotes vers et depuis leur lieu d'affectation.
- Impact financier lié à la mise à jour et à l'optimisation des outils informatiques utilisés par les pilotes (par exemple, unités portables).

### 3. Risques liés à la transition du marché

- Instabilité des schémas commerciaux mondiaux attribuable aux effets des changements climatiques sur les chaînes d'approvisionnement, ce qui pourrait engendrer une hausse significative des coûts et compliquer la prévision des besoins des clients.
- Évolution des habitudes de consommation qui pourrait également modifier la dynamique du secteur maritime.

# Gestion des risques (suite)

## 4. Risques réputationnels liés à la transition

- Pression croissante exercée par les intervenants, notamment les gouvernements, les groupes environnementaux et le public, pour que les organisations démontrent leur engagement envers la durabilité.
- Réduction de la satisfaction et de la confiance de la clientèle en raison d'éventuelles difficultés dans la prestation des services.
- Incapacité à atteindre les objectifs gouvernementaux comme la carboneutralité d'ici 2050.

## 5. Risques environnementaux

- Augmentation de la gravité des tempêtes.
- Augmentation de la gravité des journées chaudes.
- Augmentation de la fréquence des incendies de forêt.
- Niveaux d'eau imprévisibles.

Les impacts de ces risques incluent les éléments suivants :

- Difficulté accrue (voire incapacité) des pilotes de se déplacer en toute sécurité en raison de conditions météorologiques extrêmes.
- Allongement des temps de passage et augmentation des retards des navires.
- Vulnérabilité des stations de pilotage aux conditions météorologiques extrêmes, ce qui peut les rendre moins disponibles.

## Atténuation des risques associés aux changements climatiques

L'APGL s'efforce de limiter ou d'atténuer les effets des risques associés aux changements climatiques et élabore à l'heure actuelle diverses mesures d'atténuation, lesquelles comprennent ce qui suit :

- l'intégration, dans la planification stratégique de l'APGL, des répercussions potentielles des changements climatiques sur le nombre d'affectations, dans la mesure du possible ;
- l'amélioration et l'adaptation continue de la formation des pilotes en fonction de l'évolution des conditions météorologiques, notamment la formation sur simulateur et axée sur les compétences ;
- la mise en place d'horaires flexibles et d'une planification optimisée des passages afin de limiter les perturbations causées par les conditions météorologiques ;
- la collaboration avec les intervenants afin de s'assurer que les infrastructures essentielles (par exemple, les stations de pilotes fournies par le SLSC) sont suffisamment robustes pour garantir la sécurité en cas d'événements météorologiques extrêmes ;
- le renforcement des communications avec les navires pour leur fournir des renseignements sur les conditions de navigation et leur proposer des solutions en cas d'impossibilité de naviguer ;
- l'exploration de pistes visant à réduire la consommation d'énergie administrative de l'APGL (par exemple, travail à domicile, rénovations des installations, réunions de travail en ligne, etc.).

# Indicateurs et objectifs

L'APGL a fait appel à un tiers pour mesurer ses émissions de gaz à effet de serre de référence pour 2023. Un tableau est présenté à la page suivante.

L'Administration continuera de mesurer ses émissions à l'avenir et en rendra compte dans ses futures divulgations financières liées aux changements climatiques. Une fois qu'elle aura recueilli davantage de données sur les émissions des portées 1, 2 et 3 et les mesures potentielles à prendre, elle élaborera des objectifs provisoires spécifiques jusqu'en 2050.

Le présent rapport et l'inventaire des émissions ont été réalisés conformément à l'édition révisée de la Norme de comptabilisation et de déclaration visant à évaluer les effets des politiques et actions sur les gaz à effet de serre (Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, Revised Edition).

- a)** Données de référence : L'APGL a effectué son premier inventaire d'émissions de GES avec Climate Smart pour l'année civile 2023 (du 1<sup>er</sup> janvier au 30 décembre) et a recensé des émissions des portées 1, 2 et 3 de 130 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>e). Dans l'ensemble, les principales sources d'émissions de l'APGL sont les déplacements des employés, y compris les pilotes.
- b)** En 2024, l'APGL a continué de mesurer et de suivre ses indicateurs d'émissions de dioxyde de carbone. Un volume total de 162 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>e) a été enregistré pour cette année, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à 2023. La plus grande partie de cette augmentation est directement liée au transport des pilotes.

- c)** Au cours de l'année 2024, l'APGL s'est efforcée d'affiner ses calculs et d'améliorer l'étendue des données à analyser. De ce fait, certaines données incluses dans les calculs de 2024 n'étaient pas nécessairement prises en compte pour l'année de référence 2023. Les données utilisées pour les voyages d'affaires en ont été affectées, et l'écart observé en 2024 concernant ce paramètre en est un bon exemple.

Les améliorations apportées au processus de surveillance des paramètres de l'APGL permettront à celle-ci de mieux surveiller ces paramètres et, ainsi, d'être plus agile pour apporter les changements appropriés afin d'atteindre ses objectifs à long terme.

L'APGL a étudié et continuera d'étudier l'impact qu'elle peut avoir sur les émissions de portée 3 liées à la réduction des retards aux navires. Les résultats sont déjà prometteurs : entre 2023 et 2024, l'équipe de logistique des opérations de l'APGL a réussi à réduire de 54 % les retards des passages des navires pilotés. On estime que cette amélioration impressionnante a permis de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 15 % pour la flotte des Grands Lacs et du Saint-Laurent dans la zone sous la responsabilité de l'APGL.

Les sections suivantes présentent la répartition des émissions de l'APGL pour l'année civile 2024 selon les différentes portées d'émissions. Chaque résultat est comparé aux données de référence de 2023.

**Portée 1 : Émissions directes générées par les sources détenues ou contrôlées par l'APGL**

Type d'activité	Données de référence (2023)		Année en cours (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Consommation estimée de gigajoules au siège social de l'APGL, au bureau modulaire de St. Catherine, au bureau modulaire de l'écluse à Saint-Lambert et au bureau des répartiteurs	15,94	12,3 %	15,64	9,6 %	-0,3	-2,7 %
Consommation d'énergie de la remorque de l'APGL	Chauffage 1,69	3,9 %	Chauffage 1,69	3 %	Aucun changement	-0,9 %
	A/C 3,32		A/C 3,32			
<b>Total</b>	<b>20,95</b>	<b>16,2 %</b>	<b>20,65</b>	<b>12,6 %</b>	<b>-0,3</b>	<b>-3,6 %</b>

**Portée 2 : Émissions indirectes liées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de vapeur achetées**

Type d'activité	Données de référence (2023)		Année en cours (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Électricité : Consommation réelle d'électricité du siège social de l'APGL, du bureau modulaire de St. Catherine, du bureau modulaire de l'écluse de Saint-Lambert et du bureau des répartiteurs	Siège social de l'APGL 2,59	2,4 %	Siège social de l'APGL 2,62	1,9 %	0,03	-0,5 %
	Bureaux modulaires 0,56		Bureaux modulaires 0,56			
<b>Total</b>	<b>3,15</b>	<b>2,4 %</b>	<b>3,18</b>	<b>1,9 %</b>	<b>0,03</b>	<b>-0,5 %</b>

**Portée 3 : Autres émissions indirectes provenant des activités en amont et en aval, auxquelles l'APGL contribue mais qu'elle ne contrôle pas**

Type d'activité	Données de référence (2023)		Année en cours (2024)		Année actuelle par rapport à l'année précédente	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Hébergement	3,96	3,1 %	7,69	4,7 %	3,73	1,6 %
Déplacements domicile-travail des employés,	58,61	45,1 %	56,28	34,7 %	-2,33	-10,4 %
Voyages d'affaires (incluant les pilotes)	13,93	10,7 %	50,59	31,2 %	36,66	20,5 %
Bateaux-pilotes	11,38	8,8 %	12,83	7,9 %	1,45	-0,9 %
Autre	18,00	13,7 %	11,12	7,0 %	-6,88	-6,7 %
<b>Total</b>	<b>105,88</b>	<b>81,4 %</b>	<b>138,51</b>	<b>85,5 %</b>	<b>32,63</b>	<b>4,1 %</b>





## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

### SIÈGE SOCIAL

202, rue Pitt, 2<sup>e</sup> étage  
Case postale 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9  
Téléphone : 613 933-2991  
Télécopieur : 613 932-3793

### WEBSITE

[glpa-apgl.com](http://glpa-apgl.com)

### CONCEPTION GRAPHIQUE

Gauthier Designers

### PHOTOS

Les photos dans le présent rapport ont été prises par des pilotes de l'Administration.

*This document is also available in English.*