



Administration de pilotage  
des Grands Lacs

Great Lakes Pilotage  
Authority

Canada

R A P P O R T A N N U E L

2025





2025  
RAPPORT ANNUEL  
TABLE DES MATIÈRES

- |    |   |    |                                 |
|----|---|----|---------------------------------|
| 01 | Notre mission,<br>notre vision,<br>nos valeurs                            | 05 | Vue d'ensemble<br>de 2025       |
| 02 | Message de la<br>présidente et du<br>président et chef<br>de la direction | 06 | Perspectives<br>d'avenir        |
| 03 | À propos de<br>l'Administration<br>de pilotage des<br>Grands Lacs         | 07 | Progrès stratégiques<br>de 2025 |
| 04 | Faits saillants<br>de 2025  | 08 | Examen des<br>opérations        |



09 Résultats financiers

13 États financiers

10 Gouvernance

14 Annexe A

11 Analyse et  
discussion de  
la direction

12 Faits saillants  
financiers



**NOTRE MISSION,  
NOTRE VISION,  
NOS VALEURS**

01

# Notre mission, notre vision, nos valeurs

## Mission

---

Fournir de manière proactive des services de pilotage maritime de qualité en collaborant avec nos parties prenantes, en tirant parti de la technologie et en recrutant des pilotes et du personnel compétents.

## Vision

---

Être un chef de file dans le domaine des services de pilotage maritime qui garantissent le transport sûr, efficace, durable et fiable des marchandises dans la région des Grands Lacs.

## Valeurs

---

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (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.

### **Axée sur les solutions**

Nous sommes collaboratifs et transparents pour relever les opportunités et les défis afin 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 et s'efforce de respecter l'environnement.



## Un avenir durable

L'équipe de l'APGL reconnaît l'importance d'aligner nos efforts sur les objectifs de développement durable des Nations unies (ODD de l'ONU) afin de soutenir un avenir plus durable et plus responsable.

Adoptés par le Canada, ainsi que par tous les États membres des Nations Unies en 2015, les ODD de l'ONU constituent un plan d'action commun pour la paix et la prospérité des populations et de la planète, aujourd'hui et à l'avenir. Les 17 objectifs de développement durable constituent un appel urgent à une action collaborative mondiale et concertée de la part de tous.

Le présent rapport annuel s'appuie sur le cadre des Nations Unies pour mettre en évidence nos initiatives et nos progrès dans les domaines qui contribuent à ces objectifs mondiaux. À travers nos activités, nous restons engagés en faveur de la gérance environnementale, de la responsabilité sociale et de la bonne gouvernance.





**MESSAGE DE  
LA PRÉSIDENTE ET DU  
PRÉSIDENT ET CHEF  
DE LA DIRECTION**

02

# Message de la présidente et du président et chef de la direction



Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), nous sommes heureux de vous présenter notre rapport annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2025.

**Julie Mills**

Présidente par intérim  
du conseil d'administration

**Jean Aubry-Morin**

Président et chef  
de la direction

Le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a connu une nouvelle année d'une volatilité extraordinaire, directement influencée par les pressions commerciales intenses aux niveaux national et international, les changements géopolitiques et économiques plus larges et les défis environnementaux persistants. Tout au long de cette période, l'équipe de l'APGL, dirigée par notre personnel expérimenté et nos pilotes maritimes compétents, a guidé avec habileté les navires à travers chaque virage imprévisible, maintenant ainsi les opérations essentielles et les flux commerciaux.

Une lente augmentation du volume de transit au début de la saison maritime, causée par une période plus longue que d'habitude pour le déploiement des bouées de navigation, a été immédiatement suivie d'une forte hausse de la demande sur le marché. Depuis l'ouverture de la saison le 22 mars 2025 jusqu'au mois de juin, la demande a été supérieure de 28 % à la moyenne habituelle sur cinq ans. Ce double défi a exercé une pression considérable sur les services de pilotage dans tous les segments du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, poussant la capacité à ses limites.

L'APGL a fait preuve d'une agilité et d'une réactivité remarquables tout au long de l'année. Au cours de la première moitié de l'année, notre équipe a géré une augmentation sans précédent des affectations de pilotage directement causée par l'augmentation

du transport de marchandises, les entreprises ayant accéléré leurs expéditions en prévision de nouveaux droits de douane.

Au cours de la deuxième moitié de l'année, les conditions météorologiques difficiles ont abouti à une fin de saison de navigation exceptionnellement difficile. C'est au cours de ces dernières semaines prolongées de la saison que la résilience et le dévouement du contingent maritime de l'APGL ont vraiment brillé. Des conditions de glace sévères ont entraîné une prolongation imprévue de huit jours des services, exerçant une pression considérable sur l'APGL. Tout au long de cette période prolongée, les pilotes maritimes ont guidé avec expertise les flottes océaniques et nationales en convois à travers des infrastructures encombrées par la glace, naviguant méticuleusement dans les écluses et les canaux avec le soutien essentiel de la flotte de brise-glaces de la Garde côtière canadienne.

Au cours de cette saison, l'APGL a répondu aux exigences opérationnelles sans interruption tout en maintenant une forte culture de sécurité, avec notamment un taux d'affectation des services de pilotage sans incident de 99,9 %. La création d'environnements sensibles à la sécurité demeure un objectif de l'APGL dans la prestation de services de pilotage sûrs et sécuritaires. Le taux d'accidents avec arrêt de travail (LTIR) et le taux total d'accidents avec blessures (TIR) pour la période étaient tous deux de 0,0, ce qui reflète les excellents résultats de l'organisation en matière de sécurité maritime. Ce résultat a été soutenu par une surveillance continue, notamment 29 inspections de sécurité effectuées au cours de l'année et l'identification et l'atténuation de six dangers. Au total, 9 682 affectations de pilotage (hors travaux hivernaux) ont été accomplies, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 2024. Les retards de pilotage ont également été réduits à moins de 4 000 heures, demeurant dans la fourchette cible de l'Administration.

Nous souhaitons remercier les pilotes et tous les membres du contingent maritime de soutien, ainsi que le personnel de l'APGL, pour leur engagement et leur professionnalisme. Individuellement et collectivement, ils ont assuré la prestation continue de services essentiels et le transit sûr des navires dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs.

Nous tenons également à exprimer notre sincère gratitude au capitaine James Pound, qui a terminé son mandat de président du conseil d'administration de l'APGL le 8 décembre 2025. Au cours de son mandat, le capitaine Pound a rempli de multiples fonctions, notamment celle de PDG par intérim. Mme Julie Mills, qui a rejoint le conseil d'administration de l'APGL en juin 2018, occupe désormais le poste de présidente par intérim en attendant une nomination permanente.

La saison de navigation 2025 a marqué la première année complète de l'organisation sous la direction du nouveau président et chef de la direction de l'APGL, Jean Aubry-Morin. Au cours de cette période charnière, l'organisation a maintenu un bilan exemplaire en matière de sécurité dans la prestation de services de pilotage et a renforcé sa résilience opérationnelle. Grâce aux efforts collaboratifs de M. Aubry-Morin et du directeur financier Nick Csirinyi, qui s'est joint à l'équipe au début du mois de janvier, l'APGL a activement traversé une période de transition tout au long de 2025, tout en maintenant une attention constante sur son mandat principal et ses priorités à long terme. L'organisation a méticuleusement renforcé ses fondements en vue d'une modernisation continue en mettant en œuvre une gestion financière rigoureuse et

une stabilité de la main-d'œuvre, et en réalisant des investissements ciblés dans la technologie et la cybersécurité. De plus, afin de soutenir les efforts de diversification commerciale du Canada et de s'aligner sur les initiatives du gouvernement canadien, l'APGL a adopté une politique d'Achetez canadien.

En septembre 2025, la direction de l'APGL a également négocié avec succès une nouvelle convention collective de trois ans avec l'Alliance de la fonction publique du Canada (représentant le personnel de bureau et les répartiteurs). Grâce à cette convention et aux accords pilotes existants, l'APGL prévoit une période de stabilité et de prévisibilité sur le plan du travail, ce qui est essentiel à la mise en œuvre de sa stratégie à long terme.

Reconnaissant que la technologie est un facteur clé de l'efficacité et de la prestation des services, nous avons fait progresser les initiatives de modernisation des TI pour améliorer l'intelligence économique, la qualité des données et la prise de décision, tout en renforçant davantage notre posture en matière de cybersécurité afin de mieux détecter et prévenir les menaces. Ces efforts sont essentiels, car les changements actuels dans les modèles commerciaux internationaux devraient se poursuivre, ce qui exigera de l'APGL qu'elle s'adapte en permanence à la fluctuation de la demande de trafic maritime dans ses zones de responsabilité. Cette préparation stratégique tient également compte des développements futurs tels que le port de Churchill, au Manitoba, que le gouvernement du Canada a l'intention de transformer en une importante porte d'entrée quatre saisons pour le commerce diversifié.

L'APGL a clôturé l'année sur une base financière solide, avec une réduction du déficit accumulé et un accent continu mis sur la constitution d'une réserve financière pour l'avenir. Cette réserve est importante pour relever les défis futurs et assurer la stabilité à long terme de nos services. Nous adressons nos sincères remerciements à l'équipe de l'APGL, à nos clients et à nos parties prenantes pour leur engagement indéfectible et leur soutien inestimable qui nous ont permis de fonctionner avec succès dans un environnement commercial en constante évolution et exigeant.



**À PROPOS DE  
L'ADMINISTRATION  
DE PILOTAGE DES  
GRANDS LACS**

03

## Notre mandat et l'industrie maritime

---

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) a été établie en février 1972, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, et a été constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972. Elle est devenue une société d'État le 1er octobre 1998.

En tant que société d'État créée en vertu de la *Loi sur le pilotage* et fonctionnant sans crédits parlementaires, nous avons pour mandat de fournir des services sur la base de l'autosuffisance financière. Pour y parvenir, la *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables. Ces droits, combinés à d'autres revenus, permettent à l'APGL de fonctionner sur une base financière autonome, ce qui inclut la constitution de réserves raisonnables pour faire face à des imprévus futurs.

En collaboration avec Transports Canada, l'APGL a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer un service de pilotage sûr, efficace et fiable dans la région des Grands Lacs et au port de Churchill, au Manitoba.

L'APGL administre et surveille un vaste programme de certification de pilotage pour tous les navires de transport sur eaux intérieures canadiens qui naviguent dans les Grands Lacs. Ce programme joue un rôle essentiel dans la réalisation du mandat principal de l'APGL, qui consiste à promouvoir 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 du Saint-Laurent est vital pour la prospérité du Canada, car il constitue un lien essentiel avec les marchés nationaux

et internationaux. Les agriculteurs, les producteurs d'acier, les entreprises de construction, les fabricants, les producteurs d'électricité, les entreprises alimentaires et agricoles, et les ménages canadiens dépendent tous des matières premières et des produits finis qui sont livrés par des navires à destination et en provenance des Grands Lacs et de la région du fleuve Saint-Laurent. L'importance de ces corridors de transport maritime ne fera que croître à mesure que le Canada développera de nouvelles relations commerciales et diversifiera davantage ses marchés d'exportation.

Au-delà de son rôle principal qui consiste à faciliter le commerce, le corridor maritime des Grands Lacs apporte également une contribution importante aux économies locales. L'industrie florissante des croisières, par exemple, génère des opportunités touristiques et des emplois pour les collectivités environnantes.

Les services de pilotage dans les zones obligatoires sont essentiels à la réalisation des objectifs économiques et environnementaux du gouvernement du Canada. Des services de pilotage sûrs et fiables garantissent la circulation des marchandises et des personnes, tout en procurant des avantages économiques au Canada et aux industries et collectivités qui dépendent de ces transports, qui créent des emplois, augmentent les possibilités économiques et élargissent les marchés pour les entreprises et les travailleurs canadiens. Ces services contribuent également à la réalisation des objectifs environnementaux grâce au transport sûr des marchandises et des matières dangereuses. Les services de pilotage de l'APGL profitent aux Canadiens en protégeant les écosystèmes marins, les infrastructures maritimes et les économies locales, et en soutenant une industrie touristique dynamique.

À propos  
de l'Administration de  
pilotage des Grands Lacs

## Un pilotage sûr : Notre priorité absolue

---

La sécurité est notre priorité absolue. Nous visons à être un chef de file dans la protection de la navigation, du personnel maritime, des infrastructures, de l'environnement et du public. En collaborant avec nos partenaires, nous assurons un passage sécuritaire à tous les navires qui naviguent dans le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, y compris ses lacs, ses écluses et ses chenaux étroits.

### Formation et certification en pilotage

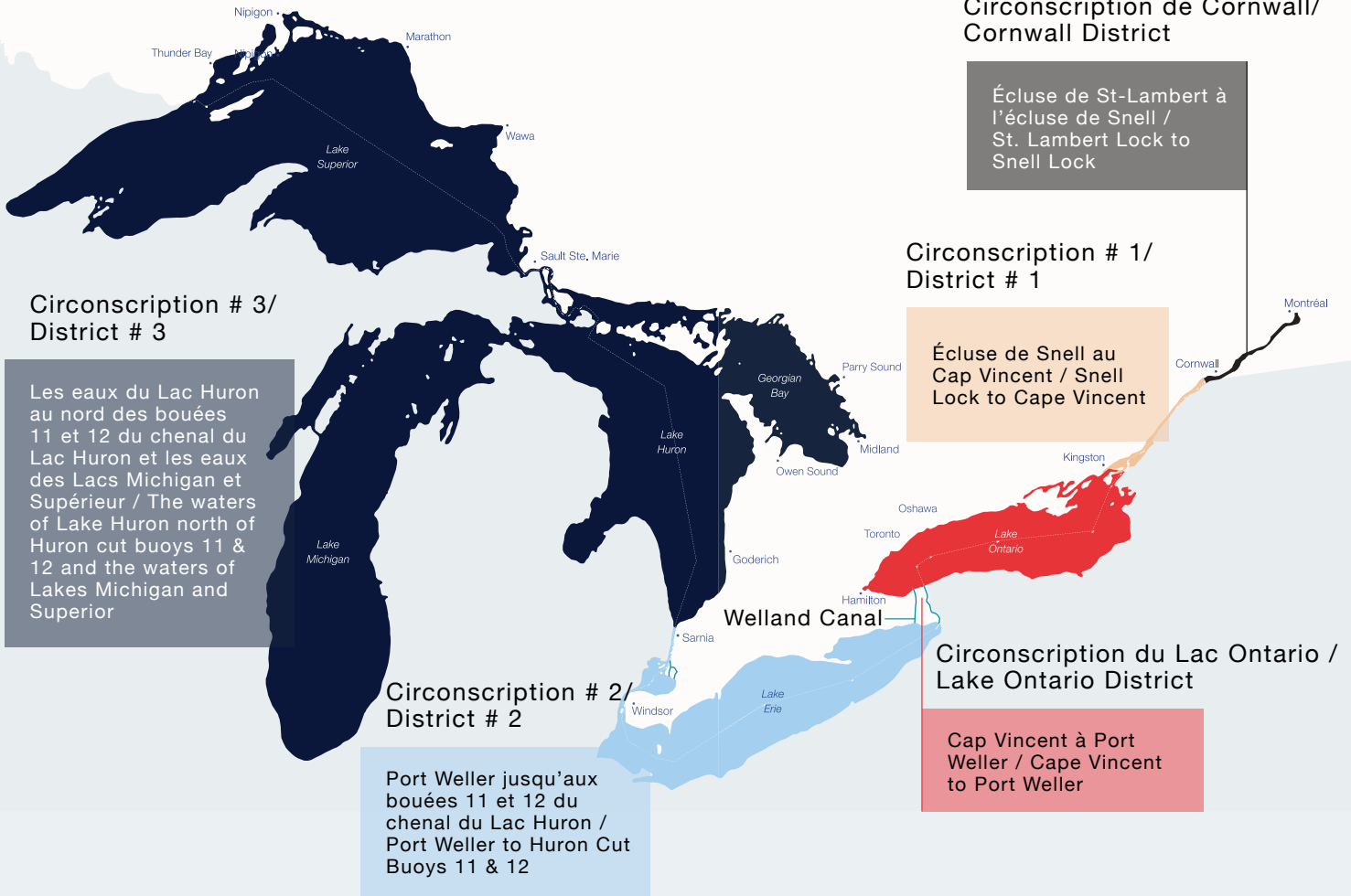
L'APGL administre et surveille un programme de certification et de formation en pilotage maritime visant à assurer que les capitaines et les officiers canadiens respectent exigences énoncées dans le Règlement général sur le pilotage. Ce programme exige que tous les pilotes soient rigoureusement formés et certifiés afin d'assurer la sécurité de la navigation des navires canadiens dans les zones de pilotage obligatoire.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, Transports Canada est responsable de la délivrance, de la suspension et de l'annulation des licences et des certificats de pilotage. L'APGL travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et nos parties prenantes pour gérer tous les documents pertinents relatifs au pilotage à l'appui de la gestion de la certification.



## | 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/  
Cornwall District

Écluse de St-Lambert à l'écluse de Snell / St. Lambert Lock to Snell Lock

Circonscription # 1/  
District # 1

Écluse de Snell au Cap Vincent / Snell Lock to Cape Vincent

Circonscription # 3/  
District # 3

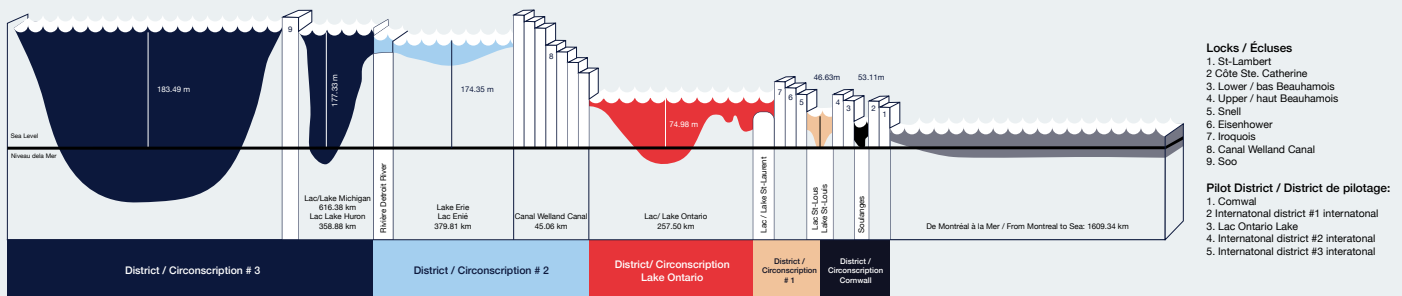
Les eaux du Lac Huron au nord des bouées 11 et 12 du chenal du Lac Huron et les eaux des Lacs Michigan et Supérieur / The waters of Lake Huron north of buoys 11 & 12 and the waters of Lakes Michigan and Superior

Circonscription # 2/  
District # 2

Port Weller jusqu'aux bouées 11 et 12 du chenal du Lac Huron / Port Weller to Huron Cut Buoys 11 & 12

Circonscription du Lac Ontario /  
Lake Ontario District

Cap Vincent à Port Weller / Cape Vincent to Port Weller



- Locks / Écluses**
1. St-Lambert
  2. Côte Ste. Catherine
  3. Lower / bas Beauharnois
  4. Upper / haut Beauharnois
  5. Snell
  6. Eisenhower
  7. Iroquois
  8. Canal Welland Canal
  9. Soo
- Pilot District / District de pilotage:**
1. Cornwall
  2. International district #1 international
  3. Lac Ontario Lake
  4. International district #2 interational
  5. International district #3 interational

Les services de pilotage sur les Grands Lacs sont fournis conjointement par les États-Unis et le Canada. L'APGL coopère et coordonne ses activités avec d'autres organisations<sup>1</sup> afin de garantir la fourniture de services de pilotage sûrs, fiables et efficaces à tous ses clients.

<sup>1</sup>Ces organisations comprennent l'Administration de pilotage des Laurentides, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis.



# FAITS SAILLANTS DE 2025

04



# Faits saillants de 2025

En tant que société d'État fédérale sans mandat ni dotation, l'APGL est chargée de fournir des services de pilotage sûrs, efficaces et fiables dans le corridor maritime binational des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

En 2025, l'APGL a réalisé 9 682 affectations de pilotage et a atteint un taux de missions sans incident de 99,9 %.

9 682

## **affectations**

Hausse de 3 % par rapport à 2024

297

## **jours de navigation**

55,2\$

## **millions de dollars de revenus totaux**

73

## **pilotes équivalents temps plein**

Hausse de 4,3 % par rapport à 2024 (70 ETP en 2024)

4

## **apprentis-pilotes embauchés**

73

## **certificats de pilotage traités**

Hausse de 14 % par rapport à 2024 (64 certificats traités en 2024)

99,9 %

## **des affectations sans incident** 0 incident majeur/ 11 incidents mineurs

3 580

## **retards de pilotage au total (heures)**

Hausse de 15 % par rapport à 2024



**VUE D'ENSEMBLE  
DE 2025**

# Vue d'ensemble de 2025

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

	2025	2024	2023	2022	2021
Revenus totaux	55,2	50,9	45,3	46,0	45,0
Dépenses totales	54,6	51,8	52,4	43,8	37,1
Excédent net (déficit)	0,6	(0,9)	(7,1)	2,2	7,9
Flux de trésorerie net	(0,9)	(8,9)	(2,0)	1,8	3,0

## Statistiques d'exploitation clés

	2025	2024	2023	2022	2021
Affectations – Saison de navigation	9 682	9 409	8 823	9 315	8 179
Affectations – Travaux hivernaux	133	104	102	73	113
Total des affectations	9 815	9 513	8 925	9 388	8 292
% sans incident du total des affectations	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %	99,9 %
Coût (\$) par affectation, incluant les travaux hivernaux	5 571	5 440	5 881	4 662	4 477
Nombre d'heures de retard des navires en raison d'une pénurie de pilotes	3 580	3 116	3 702	3 802	3 924
Nombre de transits de navires canadiens vérifiés	1 390	1 492	1 768	1 467	1 544

**Employés équivalents temps plein au cours de l'année**

	2025	2024	2023	2022	2021
Pilotes	73	70	69	67	64
Apprentis-pilotes	3	7	6	4	7
Répartiteurs	10	10	10	10	10
Personnel administratif	19	19	16	15	15
Total	105	106	101	96	96

Vue  
d'ensemble  
de 2025



**PERSPECTIVES  
D'AVENIR**

06

# Perspectives d'avenir

En 2025, l'APGL a réussi à établir des bases solides pour poursuivre sa modernisation et sa croissance future. Cette réussite a été rendue possible grâce au travail dévoué de notre personnel et de nos pilotes, tout en maintenant notre excellent bilan en matière de sécurité maritime. Notre stratégie tournée vers l'avenir reste ancrée dans notre personnel, la mise en place de systèmes robustes et la durabilité à long terme.



Après plus de

# 30

ans passés à son emplacement actuel, l'APGL déménage ses activités organisationnelles dans de nouveaux locaux à Cornwall, en Ontario. Ce déménagement offre de nombreux avantages, notamment des conditions de location favorables, des équipements sur place améliorés et un environnement de travail plus fonctionnel, mieux conçu et plus ergonomique, favorisant le bien-être et la fidélisation des employés. Le nouvel emplacement situé au 1950, chemin Montréal, à Cornwall (Ontario), offrira également des avantages importants, notamment une infrastructure moderne, une résilience opérationnelle accrue pour soutenir la continuité des activités, ainsi qu'une sécurité 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, afin d'appuyer les opérations en continu.

Notre stratégie d'amélioration continue pour la saison de navigation 2026 comprend des investissements continus dans de nouvelles technologies afin de soutenir la résilience et l'efficacité opérationnelles.

Cela comprend le remplacement en temps opportun des unités portables de pilotage arrivant à la fin de leur durée de vie utile. De plus, nous mettrons en œuvre d'importantes améliorations à nos logiciels essentiels de gestion du pilotage, de répartition et de facturation, avec une mise en service prévue en juin 2026. Cela permettra d'améliorer l'expérience utilisateur, de réduire les besoins en maintenance informatique, de renforcer la cybersécurité, d'améliorer le partage des données et les rapports de veille économique, et d'offrir une plus grande évolutivité. Grâce à ces investissements, l'APGL reste déterminée à travailler en collaboration avec ses clients et les parties prenantes afin de mettre en œuvre des solutions qui optimisent les services de pilotage et améliorent la prestation de services.





**PROGRÈS  
STRATÉGIQUES DE  
2025**

07



# Progrès stratégiques de 2025

L'APGL a établi quatre (4) objectifs stratégiques principaux pour la période de planification actuelle de cinq ans (2026 à 2030). Le plan stratégique décrit ces objectifs et les activités correspondantes qui guideront l'organisation pendant cette période.

## Être un employeur et un partenaire de choix :

L'APGL s'efforce de créer une organisation axée sur les personnes et les clients. Elle vise à mettre en place une main-d'œuvre engagée et une culture organisationnelle positive, notamment grâce à des communications plus régulières et plus réfléchies entre le personnel de bureau et les pilotes, afin d'offrir un service de pilotage davantage centré sur le client. L'APGL renforcera également ses capacités afin de garantir la mise en place d'une planification des talents et de la relève, assurant ainsi la résilience continue de l'entreprise et le transfert des connaissances, soutenus par un programme de formation solide.

En 2025, nous avons tenu une réunion des présidents des pilotes avec toutes les circonscriptions relevant de nos eaux de juridiction et avons abordé de multiples enjeux qui concernent nos pilotes, en les traitant dans leur intégralité en temps opportun, conformément aux objectifs du forum annuel. Des rencontres régulières avec les employés de notre siège social ont également été organisées afin de partager les dernières nouvelles et de célébrer des étapes importantes, notamment le départ à la retraite d'employés de longue date, alors que nous avons déménagé dans de nouveaux locaux après 30 ans passés dans les installations la rue Pitt.

## Offrir un service sûr, fiable et novateur :

L'APGL continuera à travailler avec les parties prenantes afin de minimiser les perturbations du service tout en maintenant un niveau élevé de sécurité maritime. Elle vise à réduire à moins de 4 000 le nombre d'heures de retard de pilotage par saison, à recruter et à former un nombre approprié d'apprentis pilotes et à continuer d'améliorer le programme de formation des pilotes, en préservant leurs compétences et leurs aptitudes. Elle élaborera des stratégies de droit de pilotage qui généreront des revenus suffisants pour créer des excédents annuels durables afin de soutenir, entre autres, les investissements dans les technologies visant à améliorer les capacités de l'APGL à l'appui de son plan stratégique et d'entreprise. L'APGL vise également à renforcer la cybersécurité de l'organisation et à améliorer ses capacités de reprise après sinistre.

Parmi les autres initiatives mises en œuvre en 2025, notre engagement ferme envers la sécurité maritime s'est traduit par la poursuite d'une formation approfondie sur simulateur à Québec pour nos pilotes et apprentis-pilotes, totalisant plus de 800 heures. La formation portait notamment sur la gestion des ressources à la passerelle, la technologie radar, les manœuvres d'urgence, la propulsion Azipod, la conduite avancée des navires et d'autres compétences clés.

L'APGL a maintenu la capacité de ses cohortes afin de réduire au minimum les heures de retard par saison de navigation et a poursuivi le recrutement et la formation d'un nombre approprié d'apprentis pilotes possédant les plus hauts niveaux de compétences et d'aptitudes.

Enfin, une mise à niveau importante a été effectuée dans l'environnement cybernétique du centre des opérations afin de moderniser la plateforme technologique et d'améliorer la connectivité avec les autres systèmes de planification des ressources de l'entreprise (PRE) de l'Administration. Cette mise à niveau renforce la résilience et la capacité de l'APGL à relever les défis posés par le changement climatique, comme en ont témoigné les conditions hivernales à la fin de la saison de navigation 2025.

## Créer de la valeur pour les parties prenantes :

L'APGL vise à créer de la valeur pour l'organisation et les parties prenantes grâce à des opérations efficaces, efficientes et réactives. Elle améliorera l'intégration des TI et le partage des données entre les parties prenantes afin d'accroître l'efficacité et la transparence, et élaborera une stratégie de communication et de sensibilisation afin de renforcer la sensibilisation du public et des parties prenantes. Nos relations gouvernementales visent à fournir aux ministères et aux bureaux gouvernementaux concernés l'expertise opérationnelle et commerciale de l'APGL afin de soutenir l'élaboration d'un cadre solide et favorable à la *Loi sur le pilotage* et d'un environnement réglementaire capable de soutenir les opportunités futures.

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

L'APGL s'engage à approfondir et à maintenir ses relations avec ses clients afin de renforcer l'excellence de ses services et la réputation de son organisation. À ce titre, en 2025, notre équipe a accompli les tâches suivantes afin de soutenir la création de valeur et les relations avec l'industrie :

- Continuer à soutenir le cadre de transformation de la *Loi sur le pilotage* grâce à une interaction continue avec le Secrétariat exécutif de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada afin de poursuivre le déploiement d'un système de gestion inspiré de la norme internationale pour les pilotes maritimes et participer activement au cadre réglementaire national du pilotage maritime, en particulier en ce qui concerne le Programme canadien de certification des gens de mer;
- Continuer à collaborer avec nos organismes partenaires : La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière canadienne et la Garde côtière des États-Unis afin de soutenir l'initiative relative au système d'information sur les navires (SIV) visant à mieux informer sur la demande en services de pilotage, de manière opportune et plus précise;
- Utiliser activement le Comité consultatif maritime de l'APGL récemment créé afin d'examiner et de promouvoir les questions maritimes liées à la sécurité, à l'efficacité et à la productivité en collaboration avec les parties prenantes. Des éléments tels que la mise à niveau technologique de nos unités portables de pilotage (PPU), l'utilisation des données hydrographiques et les technologies avancées de la série S-100 des Services hydrographiques du Canada ont été abordés;
- Tenue d'une réunion annuelle des relations avec la clientèle, un événement de l'industrie visant à renforcer l'engagement avec les leaders du secteur.



# EXAMEN DES OPÉRATIONS

08

# Examen des opérations

Tout au long de l'année, l'APGL est restée fermement alignée sur son mandat et ses priorités à long terme. Malgré la volatilité et l'incertitude causées par les pressions nationales et mondiales, nos pilotes et notre personnel de bureau ont constamment fait preuve de résilience, d'adaptabilité et d'un professionnalisme sans faille.

Indicateurs de rendement stratégique	2025	Objectif 2025	c. Objectif	2024	Objectif 2024	c. Objectif
1. Sécurité de la navigation						
Nombre d'incidents maritimes majeurs	0	-		1	-	
Nombre d'incidents maritimes mineurs	11	-		3	-	
% des affectations sans incident	99,9%	99,9%	●	99,9%	99,9%	●
2. Fiabilité du pilotage						
Nombre d'heures de retard aux navires attribuables au manque de pilotes	3 580	5 000	●	3 116	5 000	●
3. Autonomie financière						
Revenu net (en millions)	0,6\$	0,8\$	●	(0,9\$)	0,8\$	●

Indicateurs de rendement opérationnel	2025	Objectif 2024	c. Objectif	2024	Objectif 2024	c. Objectif
1. Sécurité de la navigation						
Nombre de transits de navires canadiens audités	1 390	1 334	●	1 492	1 334	●
Suivi des titulaires de certificats – à jour	Oui	Oui		Oui	Oui	
2. Fiabilité du pilotage						
Nombre d'apprentis-pilotes recrutés	4	5	●	4	7	●
Nombre de nouveaux pilotes formés et retenus	5	5	●	3	5	●
3. Autonomie financière						
Coût par affectation	5 571\$	5 296\$	●	5 440\$	4 865\$	●



## Pilotage

---

Le recrutement des pilotes et la planification de la relève demeurent parmi les principales priorités de l'APGL, car plusieurs pilotes devraient prendre leur retraite au cours des trois prochaines années. Contrairement à de nombreux autres domaines du secteur public, où les employés peuvent mener une carrière de 30 à 35 ans au sein d'une seule organisation, les pilotes de l'APGL rejoignent généralement l'Administration après une longue carrière en mer. Par conséquent, pour certains, leur mandat au sein de l'APGL est plus court, ce qui crée un cycle de relève plus dynamique. Au cours de la période de cinq ans à venir, une vague importante de départs à la retraite est à prévoir. Malgré cette réalité, le maintien en poste des pilotes reste exceptionnellement fort, ce qui reflète le professionnalisme du groupe de pilotes et l'environnement de travail favorable de l'Administration.

Une pénurie de pilotes pourrait perturber et avoir un impact négatif sur le commerce national et international. Par conséquent, une planification proactive et soutenue de la main-d'œuvre (comportant un recrutement ciblé, le renforcement des filières de formation et des stratégies de fidélisation compétitives) reste une priorité pour garantir la fiabilité du service et la circulation des marchandises dans le corridor maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

En 2025, l'APGL employait 73 pilotes titulaires d'une licence en ETP (équivalent temps plein), soit une augmentation de 3,5 ETP par rapport à 2024. Quatre apprentis pilotes ont été embauchés cette année afin de soutenir la planification de la relève et de répondre à la demande future en services de pilotage.

L'activité de pilotage est demeurée stable dans les six circonscriptions de l'APGL en 2025. Au total, 9 815 affectations de pilotage ont été effectuées, y compris les interventions hivernales, soit une augmentation de 3,2 % par rapport à l'année précédente.

En 2025, l'APGL a continué à administrer le programme de formation menant à l'obtention du certificat de pilotage maritime des Grands Lacs, qui a permis de délivrer 82 certificats de pilotage aux stagiaires ayant satisfait aux exigences du programme. L'augmentation de l'activité dans le secteur a entraîné une augmentation du nombre de certificats traités par l'APGL cette année par rapport à 2024.

## Relations avec les employés et les clients



Le dernier budget fédéral, connu sous le nom de Budget 2025, vise à transformer l'économie canadienne, en mettant l'accent sur les investissements dans le logement, les infrastructures, la défense et la productivité, ainsi que sur la modernisation des dépenses publiques afin d'améliorer l'efficacité et la prestation des services aux Canadiens. L'APGL se trouve au cœur de la diversification économique en tant que catalyseur soutenant les importations et les exportations dans le corridor maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

L'APGL s'engage à être un employeur de choix pour les Canadiens qui travaillent dans l'industrie maritime. En attirant et en maintenant en poste du personnel hautement qualifié, l'APGL est en mesure de remplir son mandat qui consiste à fournir des services de pilotage sûrs, fiables et efficaces à un coût raisonnable.

Alors que les retards de pilotage ont augmenté en 2025 en raison de l'augmentation du trafic et des pressions opérationnelles accrues dans l'ensemble du corridor maritime, l'APGL a maintenu un taux d'affectation sans incident de 99,9 %, ce qui reflète le professionnalisme et le dévouement constants de son personnel. En accordant la priorité au bien-être physique et psychologique de ses employés et en cultivant un fort sentiment d'appartenance et d'utilité, l'APGL maintient un taux de rotation du personnel constamment faible. Cette stabilité soutenue de la main-d'œuvre améliore la continuité opérationnelle et renforce la solide réputation de l'Administration en tant qu'employeur de choix.

## Diversité

L'APGL s'engage à développer un environnement de travail inclusif et sans obstacle dans lequel toutes les personnes ont un accès égal aux possibilités au sein de l'organisation. Dans cet esprit, en 2025, l'APGL a continué à suivre ses pratiques établies en matière de recrutement, de sélection, de conditions d'emploi, de formation, de développement de carrière et de gestion du rendement, en mettant l'accent sur la diversité, l'équité et l'inclusion (DEI), et en créant un sentiment de valeur.

Avec un peu plus de 100 employés, l'APGL est désormais soumise aux exigences fédérales en matière de rapports sur l'équité en matière d'emploi et continue de s'efforcer de satisfaire à ces exigences, reconnaissant l'importance de la diversité dans l'industrie maritime.

À la fin de l'année 2025, les femmes représentaient 60 % du conseil d'administration, 0 % de l'équipe de

L'APGL accorde une grande importance à ses relations avec ses clients et les intervenants du secteur. Notre engagement à comprendre et à répondre aux besoins de nos clients se reflète dans nos interactions constantes avec les transporteurs, les agents et les autres intervenants du secteur maritime.

Au cours de l'année écoulée, l'APGL a élargi son rayonnement au sein de l'industrie maritime et a renforcé son engagement proactif auprès de ses clients, organisant près de trois fois plus de réunions structurées avec eux que l'année précédente. Nous avons amélioré nos réunions annuelles avec les clients afin de mieux comprendre leurs priorités et de discuter de la manière dont les services de pilotage et les structures de droits de pilotage s'alignent sur leurs besoins opérationnels. En 2026, l'APGL mènera une nouvelle enquête auprès de ses clients afin d'évaluer la performance de ses services et d'identifier les possibilités d'amélioration continue.

Cette année, une nouvelle convention collective de trois ans, représentant le personnel de bureau et les répartiteurs, a été conclue. Grâce à la renégociation réussie de nouvelles conventions collectives avec tous les pilotes en 2024, l'APGL bénéficiera d'une stabilité et d'une prévisibilité sur le plan de la main-d'œuvre jusqu'en 2027.



direction, 30 % du personnel de bureau et 40 % des répartiteurs, mais seulement 3 % des pilotes, un domaine qui nécessite des efforts soutenus et à long terme.

La diversité est prise en compte lors du recrutement grâce à un processus volontaire d'autodéclaration, dans le cadre duquel les candidats peuvent fournir des informations relatives à l'équité en matière d'emploi. Les renseignements recueillis permettent de mettre en place des pratiques équitables pendant le processus de sélection.

Enfin, le déménagement du siège social et du centre d'opérations dans de nouveaux espaces de travail offre un environnement de travail plus inclusif qui privilégie le bien-être des employés grâce à un éclairage naturel, à une accessibilité améliorée, à des toilettes unisexes et à des installations de cuisine améliorées, conçues pour mieux répondre aux besoins de tous les employés.

## Économie et trafic

---

Le 4 novembre 2025, le gouvernement fédéral a déposé le Budget 2025, qui comprenait une proposition de financement à Transports Canada pour le développement de corridors de diversification commerciale. Le budget indiquait que des investissements dans les infrastructures de transport, y compris des projets dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, pourraient être envisagés pour soutenir les flux commerciaux et la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

En tant que fournisseur de services de pilotage maritime essentiels dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent, l'APGL continue de surveiller les développements commerciaux et infrastructurels susceptibles d'influencer les schémas de trafic maritime et la demande de services dans sa zone de service.

Dans cet environnement commercial en pleine évolution, l'APGL explore les possibilités d'approfondir et d'élargir ses sources de revenus. Les navires de croisière transportant des passagers sont également assurés de services de pilotage et bénéficient d'une plus grande accessibilité au fleuve Saint-Laurent et aux Grands Lacs, ce qui offre de telles possibilités. La prévision précise des niveaux de trafic a une incidence directe sur les besoins en personnel de pilotage et les droits de pilotage, deux éléments essentiels pour que l'APGL puisse fournir des services de pilotage en temps opportun et rester financièrement autonome.

Afin de mieux gérer les retards des navires et la maîtrise des coûts, l'APGL collabore activement avec ses clients et les parties prenantes pour améliorer la prévisibilité grâce à une capacité de pilotage adéquate, en minimisant les retards tout en équilibrant les coûts de prestation de services. Cet effort de gestion de la demande est appuyé par l'utilisation des technologies, des capacités d'intelligence artificielle et par la réalisation d'analyses environnementales à partir de diverses sources de données sur le trafic maritime, y compris la modélisation et la simulation du trafic, afin de mieux gérer et interpréter les données de prévision du trafic maritime.

Le trafic de l'APGL a fluctué en 2025. Au cours de la première moitié de l'année, les affectations de pilotage ont augmenté de 28 % par rapport à la même période en 2024, en grande partie en raison de l'augmentation des mouvements en prévision des droits de douane. Bien que les affectations se soient stabilisées au cours de la seconde moitié de l'année, totalisant 9 682 (soit une augmentation de 3 % par rapport à 2024), il est devenu évident que les politiques tarifaires mondiales ont eu un impact profond sur le transport maritime et la logistique dans la région des Grands Lacs. Ces politiques ont entraîné des changements structurels dans les routes de cargaisons entrantes, perturbant le trafic de retour de céréales et d'autres exportations. L'émergence de nouveaux marchés et les perturbations continues de la chaîne d'approvisionnement ont également contribué à une réduction globale des expéditions de marchandises.



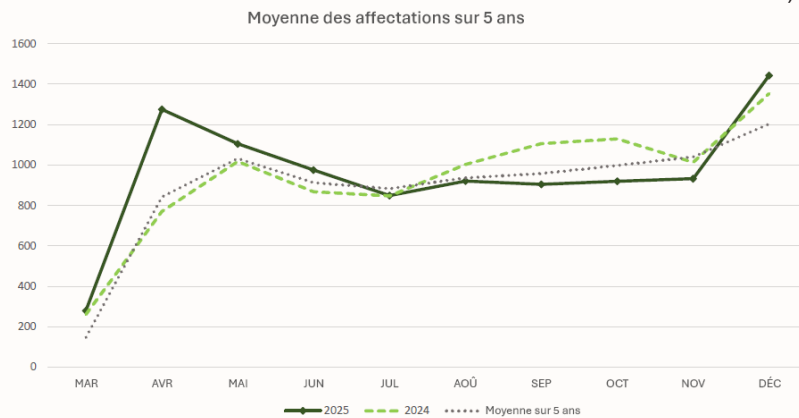
## | Niveaux de service

Environ 49 % des retards dans les services de pilotage en 2025 se sont produits au cours des deux premiers mois de la saison de navigation, principalement en raison d'une demande excessive en début de saison liée aux conditions du marché, conjuguée à des conditions météorologiques défavorables et à d'autres facteurs opérationnels. Si l'on exclut les 69 premiers jours de la saison de navigation, les retards cumulés ont représenté la meilleure performance de la dernière décennie, malgré ces conditions difficiles.

Pendant le reste de la saison, les retards ont retrouvé le schéma traditionnel observé au cours des cinq dernières années, jusqu'à la fin de la saison, de la mi-décembre à la fermeture. Les conditions hivernales difficiles à la

fin de la saison 2025-2026 ont entraîné une navigation imprévisible, ce qui a prolongé la saison de huit jours, pour atteindre 297 jours de navigation, en raison d'une formation de glace extrême (des conditions qui ne se produisent qu'une fois tous les 30 ans). Cela a entraîné des retards supplémentaires associés à des mesures d'atténuation spéciales de convois à sens unique du trafic, des temps de transit jusqu'à quatre fois supérieurs à la norme habituelle, ainsi que des exigences de coordination avec des organismes partenaires (c.-à-d. la Garde côtière, les gestionnaires du trafic et les administrations de pilotage) des deux côtés de la frontière internationale.

Dans l'ensemble, les retards de pilotage ont représenté une composante mineure, comptant pour 28 % (c.-à-d. 3 580 heures en 2025 comparativement à 3 116 heures en 2024) du total des retards opérationnels du corridor maritime, qui ont atteint 12 978 heures (9 683 heures en 2024) pour la saison. La variabilité des conditions météorologiques et les contraintes liées à la gestion du trafic ont continué d'avoir une incidence plus importante sur la fluidité globale du système, représentant ensemble 57 % des retards (c.-à-d. 7 422 heures en 2025 comparativement à 5 075 heures en 2024). L'APGL s'engage à améliorer continuellement l'efficacité opérationnelle et à réduire au minimum les retards de pilotage, notamment grâce au déploiement d'outils avancés d'aide à la décision en matière de gestion de la demande et à l'intelligence artificielle.



## | Incidents maritimes

L'équipe de l'APGL s'engage à fournir un pilotage sûr et fiable grâce à des politiques de formation et à une culture axée sur la sécurité. Afin de répondre à l'évolution des besoins commerciaux et de sécurité, l'APGL examine en permanence tous les incidents et toutes les tendances, et réévalue ses politiques et programmes de formation. En outre, l'organisation surveille activement les nouvelles préoccupations en matière de sécurité et les meilleures pratiques, par exemple en participant à la conférence biennale de l'Association internationale des pilotes maritimes (International Marine Pilots' Association) afin d'échanger des informations avec d'autres prestataires de services de pilotage.

L'APGL classe les incidents et les accidents en deux catégories distinctes : majeurs et mineurs. Les incidents majeurs englobent les situations maritimes entraînant des pertes de vies humaines, des blessures graves, des déversements dans l'environnement, des dommages importants aux navires ou aux biens, ou des interruptions

d'exploitation de plus d'un mois. Les incidents mineurs englobent tous les autres événements surveillés par l'APGL.

En 2025, l'APGL a maintenu un excellent bilan en matière de sécurité, avec aucun incident maritime majeur et seulement 11 incidents mineurs pour la saison. Ces résultats reflètent le professionnalisme de nos pilotes, l'efficacité de nos pratiques de gestion de la sécurité et l'engagement continu de l'Administration à protéger les vies, les biens et l'environnement marin.

L'APGL a également continué de se conformer à l'article 71 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, en veillant à ce que ses activités soient évaluées et gérées de manière à prévenir tout effet négatif important sur l'environnement. Cette conformité continue renforce l'engagement de l'Administration envers la gestion environnementale et la responsabilité réglementaire.

## Environnement : Action climatique

---



L'APGL exploite et administre des services de pilotage sûrs et efficaces afin de maintenir les voies navigables canadiennes exemptes de déversements et de dommages environnementaux.

L'évolution du climat entraîne des conditions environnementales de plus en plus fréquentes et sévères, telles que la modification des régimes de glace, des vents violents et des niveaux d'eau fluctuants. Ces conditions posent des défis opérationnels importants à l'APGL, en particulier un nouveau défi lié à la gestion des niveaux d'eau. Afin de maintenir des niveaux d'eau navigables, le Canada et les États-Unis s'appuient sur des conseils de régulation des eaux placés sous la gouvernance de la Commission mixte internationale pour surveiller les niveaux et ajuster le débit d'eau dans le fleuve Saint-Laurent, notamment au barrage Moses-Saunders à Cornwall. De tels ajustements peuvent nécessiter un ralentissement de tous les navires, ce qui entraîne des temps de trajet plus longs, une réduction de la disponibilité des pilotes

et des coûts de pilotage plus élevés pour nos clients. Conformément aux initiatives du gouvernement dans le cadre de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*, l'APGL continuera d'explorer les exigences d'approvisionnement écologique pour tous les entrepreneurs, y compris ceux qui travaillent dans le transport terrestre, dans le cadre des initiatives d'approvisionnement. L'APGL soutient également Transports Canada dans l'élaboration d'un cadre canadien pour les corridors de transport maritime écologiques.

L'APGL s'engage à investir dans des solutions qui réduisent l'empreinte carbone de l'organisation et à intégrer les considérations ESG dans tous les processus de stratégie et de gouvernance. L'APGL a démontré son engagement continu en matière de responsabilité climatique et de transparence financière en incluant les divulgations financières liées au climat requises dans ses rapports annuels depuis 2024. Les divulgations de l'APGL pour 2025 figurent à l'annexe A.

## Continuité des activités

---



L'APGL évolue dans un environnement de plus en plus complexe, caractérisé par de nouvelles exigences réglementaires et de production de rapports, un contexte économique incertain et des volumes de trafic imprévisibles. Dans ce contexte difficile, c'est grâce à l'expertise et à l'engagement sans faille de nos employés dévoués que l'APGL peut maintenir sa position de partenaire fiable et de confiance auprès des parties prenantes et des clients.

S'appuyant sur l'engagement et l'expertise de ses employés et pilotes dévoués, l'APGL explore de plus en plus les possibilités offertes par la technologie pour améliorer encore sa productivité. Conscients que la technologie est un facteur important pour

l'efficacité du personnel et des pilotes, nos efforts de modernisation en 2025 se sont concentrés sur l'alignement avec les objectifs à long terme de l'APGL en matière de sécurité, de durabilité, de gouvernance et de fiabilité des services.

Dans le cadre de nos efforts de modernisation technologique, l'APGL a réalisé des progrès significatifs en 2025 pour renforcer les mesures de cybersécurité, en se concentrant à la fois sur la détection et la prévention des menaces. L'organisation reste déterminée à explorer et à adopter en permanence des technologies qui améliorent encore l'efficacité opérationnelle et la résilience.



**RÉSULTATS  
FINANCIERS**

09

# Résultats financiers

## Situation financière (2025) (en millions de dollars canadiens)

L'APGL a enregistré des revenus de 55,2 millions de dollars en 2025, soit une augmentation de 4,3 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation globale du nombre d'affectations réalisées au cours de l'année ainsi qu'à l'augmentation des droits de pilotage.

L'APGL a enregistré des dépenses de 54,6 millions de dollars, soit une augmentation de 2,8 millions de dollars par rapport à 2024, résultant de l'augmentation de la rémunération des pilotes et de l'ajout d'un soutien administratif essentiel dans le cadre de la révision organisationnelle en 2025. Cette augmentation a également permis de financer la mise à jour des technologies de navigation (c.-à-d. les PPU (unités portables de pilotage), les ensembles de cartes ECDIS (système de visualisation de cartes électroniques et d'information)) et des logiciels, ainsi que l'amélioration des cadres opérationnels afin d'accroître la sécurité et la productivité à l'avenir.

À la fin de l'exercice financier, l'APGL a déclaré un bénéfice global de 0,6 million de dollars, ce qui ramène le déficit cumulé à 0,2 million de dollars pour l'année.

Indicateur	2025	Variation	Facteurs et détails
Revenus totaux	55,2 \$	+4,3 \$	Cette croissance des revenus a été principalement due à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une augmentation globale du nombre de missions réalisées pendant l'année.</li> <li>• Une hausse des frais de pilotage.</li> </ul>
Dépenses totales	54,6 \$	+2,8 \$	La hausse des coûts est attribuable à l'augmentation de la rémunération des pilotes.
Bénéfice/perte global(e)	0,6 \$ (Bénéfice)	+ 1,5 \$	L'Administration a obtenu un résultat net positif pour l'année, ce qui a permis de résorber la majeure partie du déficit de l'exercice précédent.
Déficit accumulé	0,2 \$	- 0,6 \$ (Réduit)	Le bénéfice global de 0,6 M\$ réalisé en 2025 a été appliqué au déficit accumulé antérieur, le ramenant de 0,8 M\$ à 0,2 M\$.

## Réserve et autonomie financière

---

La *Loi sur le pilotage* exige que l'APGL soit financièrement autonome. Par conséquent, la stratégie financière de l'APGL vise à générer de manière constante des excédents annuels suffisants pour constituer et maintenir une réserve raisonnable. Cette réserve renforce notre capacité à relever les défis futurs tout en assurant la continuité des services essentiels.

Dans le cadre de ce mandat, un objectif spécifique a été fixé afin d'accumuler une réserve de 10 millions de dollars d'ici la fin de l'exercice 2030 pour renforcer la résilience de l'APGL.

Cette réserve sera utilisée pour investir dans de nouveaux actifs afin de remplacer ceux qui approchent de la fin de leur vie opérationnelle, préservant ainsi l'efficacité opérationnelle. De plus, la réserve servira de tampon pour gérer les incertitudes économiques. Cette prudence financière est essentielle pour que l'APGL puisse maintenir en permanence son niveau de service élevé.



# GOUVERNANCE

# Gouvernance

L'APGL s'engage à faire preuve d'une transparence totale. La société publie des renseignements pertinents sur [www.glpapl.com](http://www.glpapl.com) et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

L'APGL adopte une approche en matière de gouvernance d'entreprise qui est pleinement 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 à l'intention des sociétés d'État.

## Conseil d'administration

La structure organisationnelle du conseil d'administration de l'APGL prévoit un effectif complet de sept membres. En 2025, le Conseil a tenu régulièrement des réunions trimestrielles ainsi que d'autres réunions tout au long de l'année, selon les besoins. Les honoraires et les provisions cumulés ont totalisé 71 125 \$.

## Composition et structure du Conseil (2025)

Catégorie	Détails
Sièges autorisés au conseil	7
Membres en fonction	5
Statut du président du conseil	Retraité le 8 décembre 2025

## Activités et rémunération du conseil et des comités (2025)

Catégorie	Détails
Réunions trimestrielles prévues	4
Séance sur les priorités stratégiques	1
Séances planifiées d'examen et d'approbation du plan d'entreprise	1
Réunions ad hoc du conseil	5
Réunions des comités et des sous-comités	12
Taux de participation	89 %
Honoraires et provisions versés	71 125\$

# Comités du Conseil d'administration

La structure du conseil d'administration et des comités est composée des comités suivants :

## Gouvernance et ressources humaines

---

Le comité de gouvernance et des ressources humaines est un comité permanent du conseil d'administration chargé de superviser les questions de gouvernance et de ressources humaines.

## Audit

---

Le comité d'audit est un comité permanent du conseil d'administration qui assure la surveillance financière et la supervision de tous les registres. Il supervise également les rapports financiers, les contrôles internes, la gestion des risques et les activités d'audit externe.

### | Sous-comité des TI

Ce sous-comité du comité d'audit a été créé en 2024 et est chargé de superviser l'identification et l'atténuation des risques liés à l'utilisation des technologies de l'information.

## Gestion des risques d'entreprise

---

Un programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) a été intégré aux stratégies de l'APGL afin de gérer les risques, d'identifier les mesures d'atténuation et de mettre en œuvre des stratégies pour atteindre les objectifs.

L'APGL gère les risques en se basant sur un inventaire des catégories de risques qui correspondent aux domaines stratégique, externe, financier, opérationnel, environnemental, de la sécurité, du capital humain et technologique. Ce cadre favorise la prise de décisions éclairées et la protection de la fiabilité des services et de la viabilité financière.

## Transparence

---

L'APGL s'engage à faire preuve d'ouverture et de transparence dans toutes ses transactions avec les parties prenantes et respecte les exigences de publication ouverte (sur [www.glpaaapl.com](http://www.glpaaapl.com)) de divers rapports, y compris les rapports annuels, les rapports financiers trimestriels, le résumé du plan d'entreprise, la divulgation proactive des rapports des indemnités de déplacement et d'accueil et les demandes de renseignements sur la *Loi sur l'accès à l'information*.

L'APGL se conforme également à l'exigence du gouvernement fédéral de publier les réponses aux demandes qu'elle reçoit en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* sur le site Web [www.open.canada.ca](http://www.open.canada.ca). En 2025, 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 des renseignements personnels*.

## Conformité

---

L'APGL assure une saine gouvernance du système de pilotage en tenant à jour la législation, la réglementation et les politiques. La formation du personnel et du conseil d'administration est un élément clé de l'initiative de saine gouvernance. Elle est essentielle pour réaliser la mission de l'organisation tout en maintenant la confiance du public. Cela comprend la conformité à la *Loi sur le pilotage* et à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ainsi qu'à toutes les autres réglementations et lois pertinentes régissant la sécurité, la navigation, la surveillance financière et les opérations de l'entreprise. Le Conseil est responsable de la surveillance de la conformité par la direction.

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

---

Les frais de déplacement, d'accueil et de conférence suivants ont été soumis en 2025 :

<b>Président</b>	12 427\$
<b>Président et chef de la direction</b>	44 165\$
Conseil d'administration (5 membres)	21 558\$
Haute direction (3 membres)	41 678\$
<b>Total</b>	<b>119 828\$</b>



# ANALYSE ET DISCUSSION DE LA DIRECTION



# Analyse et discussion de la direction

---

Préparée par la haute direction de l'APGL, cette section Analyse et discussion présente une vue plus approfondie des différents facteurs qui ont une incidence sur le rendement opérationnel et financier.

Cette analyse a pour but de faciliter la compréhension des états financiers vérifiés présentés dans les pages suivantes et d'expliquer les variations entre les résultats de 2025 et ceux de l'année précédente.

---

Cette analyse et discussion doit être lue conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes qui les accompagnent.



**FAITS SAILLANTS  
FINANCIERS**

# Faits saillants financiers

Le tableau suivant présente les faits saillants de l'état du résultat étendu de l'APGL pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2024, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

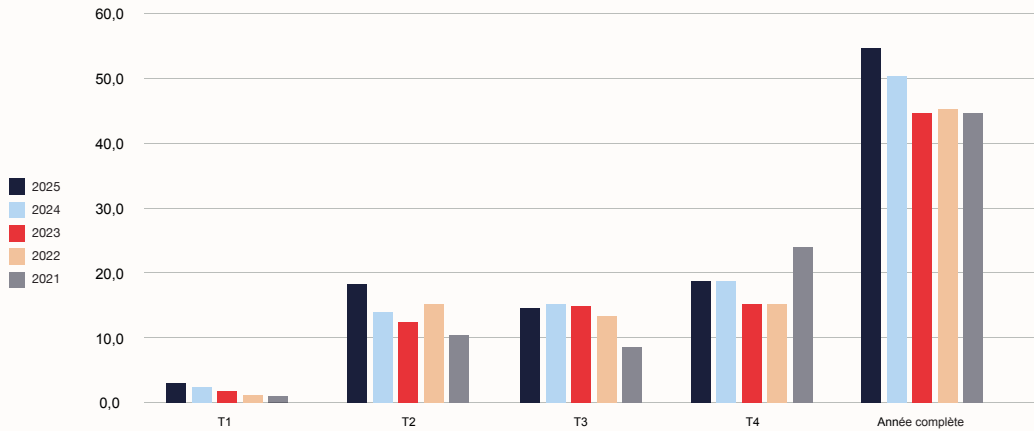
## État du résultat étendu (en millions de dollars canadiens)

	2025	2024	Var \$	Var %
Revenus de pilotage	54,6	49,9	4,7	9 %
Autres revenus	0,6	1,0	(0,4)	-40 %
<b>Revenus totaux</b>	<b>55,2</b>	<b>50,9</b>	<b>4,3</b>	<b>8 %</b>
Total des charges d'exploitation	54,6	51,8	2,8	5 %
<b>Bénéfice (perte) d'exploitation</b>	<b>0,6</b>	<b>(0,9)</b>	<b>1,5</b>	<b>166 %</b>
Autres éléments du résultat étendu (perte)	(0,0)	(0,0)	0,0	s. o.
<b>Résultat étendu (perte)</b>	<b>0,6</b>	<b>(0,9)</b>	<b>1,5</b>	<b>166 %</b>

Pour 2025, l'APGL a enregistré des revenus de 55,2 millions de dollars, des dépenses de 54,6 millions de dollars et un excédent (déficit) global de 0,6 million de dollars, ce qui s'est traduit par une perte cumulée de 0,2 million de dollars à la fin de l'année.

## Revenus trimestriels

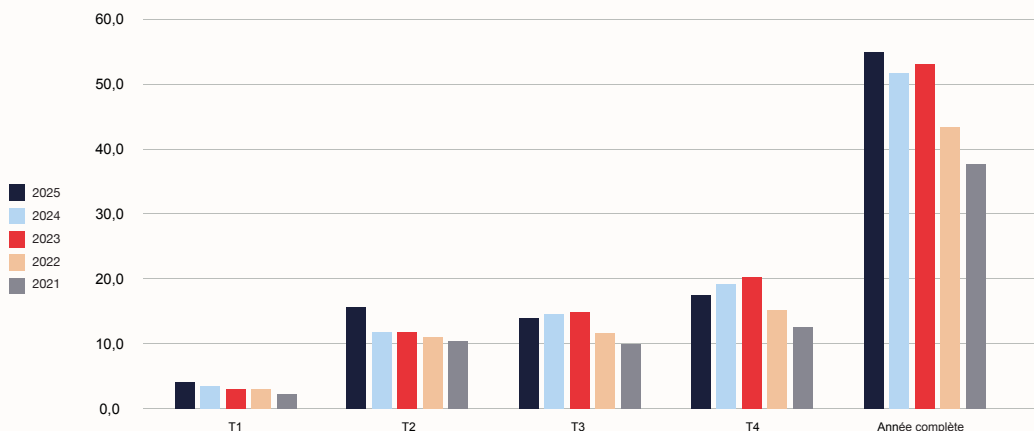
(en millions de dollars canadiens)



Les revenus varient tout au long de l'année, reflétant la saisonnalité des opérations. L'APGL opère dans la voie maritime du Saint-Laurent, qui est généralement fermée à la fin du mois de décembre en raison des conditions hivernales, et rouvre à la fin du mois de mars de chaque année. La demande de services est généralement la plus forte au quatrième trimestre; toutefois, une augmentation a été observée au deuxième trimestre 2025 par rapport aux années précédentes.

## Charges d'exploitation trimestrielles

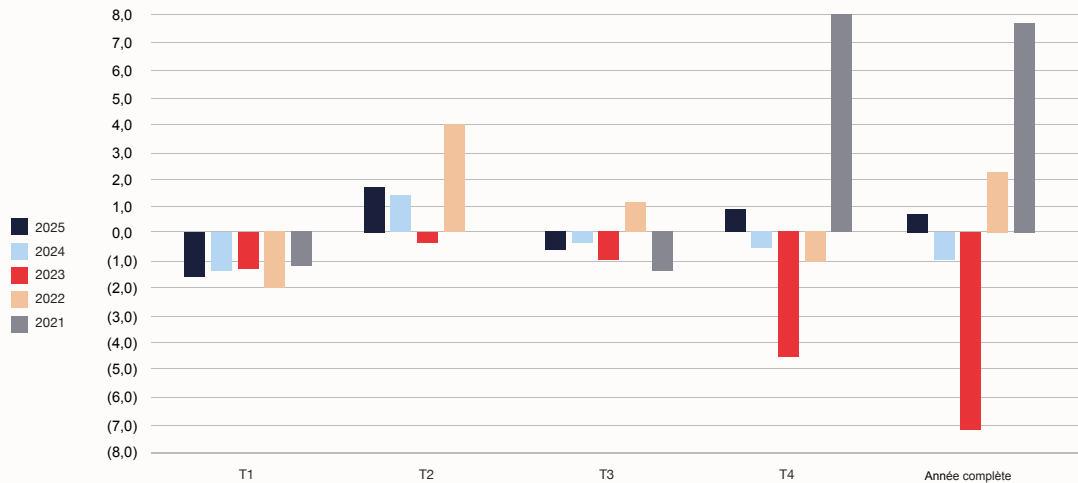
(en millions de dollars canadiens)



Environ 6,6 millions de dollars des charges d'exploitation correspondent à des coûts administratifs et opérationnels indirects fixes tout au long de l'année. À l'exception du salaire de base des pilotes, toutes les autres rémunérations des pilotes et les charges d'exploitation directes sont variables et fluctuent en fonction de la demande de pilotage.

## Excédent trimestriel

(en millions de dollars canadiens)



## Revenus

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau suivant présente les diverses sources de revenus pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2024.

	2025	2024	Var \$	Var %
Redevances de pilotage de base	44,6	42,3	2,3	5 %
Acostages et appareillages	3,1	2,8	0,3	11 %
Redevances supplémentaires	2,5	2,3	0,2	9 %
Redevances de bateaux-pilotes	1,3	0,9	0,4	44 %
Retards/immobilisations au port	1,6	0,7	1,0	143 %
Transferts de pilotes	0,3	0,3	(0,0)	0,0 %
Annulations	0,4	0,3	0,1	33 %
<i>Recouvrement des frais administratifs liés à la Loi sur le pilotage</i>	0,3	0,3	0,0	0 %
Interruption du transit	0,4	0,0	0,4	s. o.
<b>Total des droits de pilotage</b>	<b>54,5</b>	<b>49,9</b>	<b>4,6</b>	<b>9 %</b>
Produits de bateaux-pilotes	0,5	0,4	0,1	25 %
Intérêts et autres produits	0,2	0,6	(0,4)	-67 %
<b>Revenus totaux</b>	<b>55,2</b>	<b>50,9</b>	<b>4,3</b>	<b>8 %</b>

Pour 2025, l'APGL a enregistré des revenus de 55,2 millions de dollars, soit une augmentation de 4,3 millions de dollars par rapport à 2024. Cette augmentation des revenus est principalement due à une hausse de 3 % du volume de trafic maritime et à une augmentation de 4 % des droits de pilotage totaux par rapport à 2024.

## Dépenses d'exploitation

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau suivant présente les différentes sources de dépenses d'exploitation pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2024.

	2025	2024	Var \$	Var %
Salaires et avantages des pilotes	38,4	35,6	2,8	8 %
Transport et déplacements	4,6	4,6	(0,0)	0 %
Services de bateaux-pilotes	4,3	4,1	0,2	5 %
Salaires et avantages du personnel d'exploitation et d'administration	4,4	4,5	(0,1)	-2 %
Honoraires professionnels	0,7	0,9	(0,2)	-22 %
Coûts de formation et de recrutement des pilotes	0,3	0,2	0,1	50,0 %
Services de transfert des pilotes	0,3	0,3	(0,0)	0 %
Amortissement et dépréciation	0,4	0,4	0,0	0 %
Autre	1,2	1,2	(0,0)	0 %
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>54,6</b>	<b>51,8</b>	<b>2,8</b>	<b>5 %</b>

Pour 2025, l'APGL a enregistré des dépenses de 54,6 millions de dollars, soit une augmentation de 2,8 millions de dollars par rapport à 2024. La plupart de ces dépenses comprennent les salaires et les avantages sociaux des pilotes, ainsi que les déplacements des pilotes et les services de bateaux-pilotes, directement liés au service des navires et soumis à des fluctuations en fonction de la demande d'affectation. L'augmentation est principalement attribuable à une hausse du trafic au deuxième trimestre, qui a nécessité des ressources de pilotage supplémentaires pour maintenir les niveaux de service.

## Résultat étendu (perte)

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau suivant présente le résultat étendu (perte) pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2024.

	2025	2024	Var \$	Var %
Bénéfice (perte) pour l'exercice	0,6	(0,9)	1,5	166 %
<b>Autres éléments du résultat étendu (perte)</b>				
Gain (perte) actuariel sur les avantages des employés	(0,0)	(0,0)	0,0	s. o.
<b>Autres éléments du résultat étendu (perte) pour l'exercice</b>	<b>0,6</b>	<b>(0,9)</b>	<b>1,5</b>	<b>166 %</b>

## Flux de trésorerie et situation financière

(en millions de dollars canadiens)

Le tableau suivant présente les flux de trésorerie et la situation financière pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et le 31 décembre 2024.

	2025	2024	Var \$	Var %
Solde au début de l'année	8,2	17,1	(8,9)	-52,0 %
Trésorerie nette (utilisée dans) provenant des activités d'exploitation	(0,5)	(8,7)	8,2	-94,3 %
Trésorerie nette (utilisée dans) provenant des activités d'investissement	(0,3)	(0,1)	(0,2)	200,0 %
Trésorerie nette (utilisée dans) provenant des activités de financement	(0,1)	(0,1)	0,0	0,0 %
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>7,3</b>	<b>8,2</b>	<b>(0,9)</b>	<b>-11,0 %</b>

L'APGL dispose d'une ligne de crédit de 5,0 millions de dollars. En raison du caractère saisonnier de la saison de navigation, l'APGL utilise parfois sa ligne de crédit jusqu'à ce que les revenus soient perçus après le début de la saison de navigation. En 2025, l'APGL a eu recours à sa ligne de crédit au deuxième trimestre. Au 31 décembre 2025, l'APGL disposait d'un solde de trésorerie de 7,3 millions de dollars (contre 8,3 millions de dollars en 2024) et n'avait aucun placement à court terme.

## Immobilisations et investissements

Le tableau suivant montre une augmentation de 58 079 \$ en immobilisations corporelles et incorporelles, qui comprend des investissements en capital de 330 034 \$ et une dépréciation et un amortissement de 271 955 \$ pour 2025.

### Investissements en capital (en dollars canadiens)

	2025	2024	Var \$	Var %
Bâtiments	267 672	286 239	(18 567)	-6 %
Mobilier	86 693	62 450	24 243	39%
Améliorations locatives	0	0	-	s. o.
Équipement de communication et informatique	101 950	249 052	(147 101)	-59 %
Logiciels	30 600	23 668	6 932	29 %
Projets en cours	222 667	30 095	192 572	640 %
<b>Total</b>	<b>709 582</b>	<b>651 504</b>	<b>58 079</b>	<b>9 %</b>

En 2025, l'Administration a investi 364 533 \$ en ajouts d'immobilisations, y compris 222 667 \$ liés à un actif incorporel en cours de développement dans le cadre d'initiatives de modernisation en cours. Il n'y a eu aucune cession d'actifs au cours de l'année. Les dépréciations et amortissements ont totalisé 356 748 \$.

## Salaires et avantages sociaux accumulés

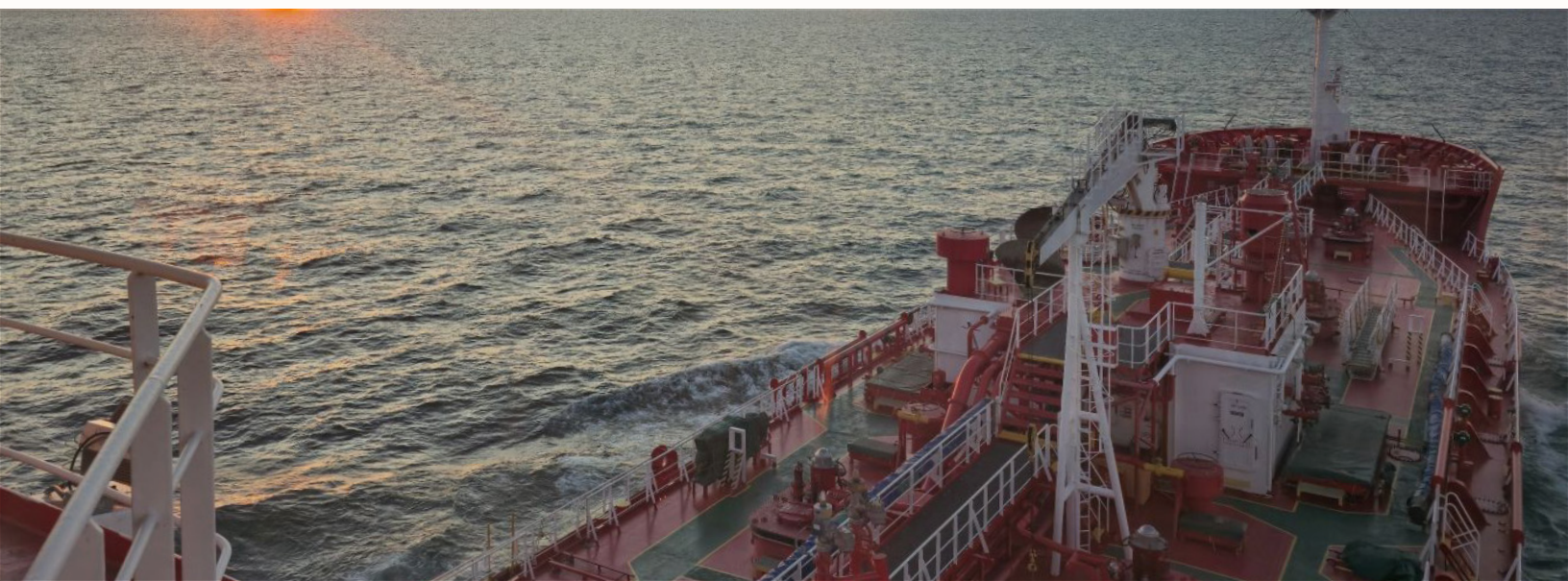
Salaires accumulés (en millions de dollars canadiens)

	2025	2024	Var \$	Var %
Salaires et avantages sociaux accumulés	12	13	-1,0	-7,6 %

Pour 2025, les salaires et les avantages sociaux accumulés ont diminué de 1 million de dollars. Cette diminution est principalement attribuable au règlement des paiements d'avantages imposables des pilotes précédemment en suspens pour deux Circonscriptions.

## Analyse des risques

L'APGL s'engage à identifier, évaluer et atténuer les risques de manière appropriée. Elle utilise une approche de gestion des risques d'entreprise (GRE) dans le cadre du processus de planification stratégique et surveille continuellement les risques identifiés et émergents.





# ÉTATS FINANCIERS



**Administration de pilotage  
des Grands Lacs**

# **États financiers annuels**

**2025**

**Canada**


## 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 25 mars 2026



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au 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 2025, 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 2025, 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,



Annie Leclerc, CPA  
Directrice principale

Ottawa, Canada  
Le 25 mars 2026

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


	<u>31 décembre</u> <u>2025</u>	<u>31 décembre</u> <u>2024</u>
<b>Actif</b>		
Courant		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	7,334,120 \$	8,250,436 \$
Clients et autres créances	9,357,346	7,628,698
Frais payés d'avance	210,956	290,745
	16,902,422	16,169,879
Non courant		
Immobilisations corporelles (Note 7)	456,315 \$	627,836 \$
Immobilisations incorporelles (Note 8)	253,267	23,668
Actif au titre de droits d'utilisation (Note 9)	92,058	172,446
	17,704,062 \$	16,993,829 \$
<b>Passif</b>		
Courant		
Salaires et avantages sociaux à payer	12,235,136 \$	13,211,660 \$
Autres créditeurs et charges à payer	3,579,424	2,250,390
Avantages sociaux du personnel (Note 12)	158,500	263,700
Obligation locative (Note 13)	88,576	82,394
	16,061,636	15,808,144
Non courant		
Avantages sociaux du personnel (Note 12)	1,884,400 \$	1,928,900 \$
Obligation locative (Note 13)	7,570	93,708
	17,953,606	17,830,752
<b>Capitaux propres</b>		
Déficit accumulé	-249,544 \$	-836,923 \$
	17,704,062 \$	16,993,829 \$

Engagements (Note 17)

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

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 25 mars 2026.

  
Julie Mills  
Présidente

  
John St. Marseille  
Administrateur

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

	<u>2025</u>		<u>2024</u>	
<b>Revenus</b>				
Redevances de pilotage (Note 15)	54 556 071	\$	49 928 355	\$
Produits de bateaux-pilotes	459 090		367 399	
Intérêts et autres produits	193 527		601 211	
	<u>55 208 688</u>		<u>50 896 965</u>	
<b>Charges</b>				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	38 355 225	\$	35 603 531	\$
Transport et déplacements	4 588 904		4 625 320	
Salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel et administratif	4 356 288		4 465 669	
Services de bateaux-pilotes	4 286 840		4 087 991	
Services professionnels et spéciaux	659 559		928 538	
Services publics, fournitures et approvisionnements	557 304		342 875	
Frais d'exécution de la <i>Loi sur le pilotage</i>	481 008		271 036	
Amortissement	356 748		353 911	
Frais de formation et de recrutement des pilotes	298 853		201 115	
Services de transfert de pilotes	295 606		320 764	
Unités portables d'aide au pilotage et logiciels de navigation	141 996		115 492	
Communications	129 559		126 941	
Réparations et entretien	43 299		68 734	
Frais d'intérêts et redevances bancaires	30 490		28 088	
Locations	21 300		27 145	
Intérêt sur l'obligation locative	6 830		9 252	
Achat de services de répartition	-		235 278	
	<u>54 609 809</u>		<u>51 811 680</u>	
Résultat net de l'exercice	598 879	\$	(914 715)	\$
<b>Autres éléments du résultat global</b>				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Perte actuarielle sur les avantages sociaux du personnel (Note 12)	(11 500)	\$	(16 501)	\$
	<u>(11 500)</u>		<u>(16 501)</u>	
Résultat global de l'exercice	<u>587 379</u>	\$	<u>(931 216)</u>	\$

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

	<b><u>2025</u></b>	<b><u>2024</u></b>
Surplus (déficit) accumulé au début de l'exercice	(836 923) \$	94 293 \$
Résultat net de l'exercice	598 879	(914 715)
Autres éléments du résultat global	<u>(11 500)</u>	<u>(16 501)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u><u>(249 544) \$</u></u>	<u><u>(836 923) \$</u></u>

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

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

	<u><b>2025</b></u>	<u><b>2024</b></u>
<b>Activités d'exploitation</b>		
Résultat net de l'exercice	598 879 \$	(914 715) \$
Ajustements pour déterminer la trésorerie nette générée par (utilisée pour) les activités d'exploitation :		
Avantages sociaux versés aux employés	(248 300)	(38 800)
Frais d'intérêt sur les avantages sociaux du personnel	84 900	96 500
Cotisations des retraités pour les prestations en cas de décès	2 200	3 000
Amortissement	356 748	353 911
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Augmentation des clients et autres créances	(1 728 648)	(490 375)
(Augmentation) diminution des frais payés d'avance	79 789	(244 113)
(Diminution) augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	(976 524)	(7 834 977)
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	1 329 034	347 288
Trésorerie nette utilisée pour les activités d'exploitation	<u>(501 922)</u>	<u>(8 722 281)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(91 113) \$	(47 716) \$
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(243 325)	(15 844)
Sorties de fonds utilisées pour les activités d'exploitation	<u>(334 438)</u>	<u>(63 560)</u>
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement de l'obligation locative	(73 126) \$	(70 065) \$
Intérêts payés sur l'obligation locative	(6 830)	(9 252)
Sorties de fonds utilisées pour les activités de financement	<u>(79 956)</u>	<u>(79 317)</u>
<b>Trésorerie</b>		
Diminution nette de la trésorerie au cours de l'exercice	(916 316) \$	(8 865 158) \$
Solde au début de l'exercice	<u>8 250 436</u>	<u>17 115 594</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>7 334 120 \$</u></u>	<u><u>8 250 436 \$</u></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 1er 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'il est indiqué dans les Informations significatives sur les méthodes comptables ci-dessous, sauf dans les cas autorisés par les normes IFRS et indiqué dans les présentes notes.

## 3. Normes comptables nouvelles, modifiées et à venir

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

On estime que les normes et modifications suivantes publiées par l'IASB pourraient possiblement avoir une incidence sur l'Administration à l'avenir :

En avril 2024, l'IASB a publié la norme IFRS 18, *Présentation et informations à fournir dans les états financiers*. Elle sera en vigueur pour les exercices annuels ouverts à compter du 1er janvier 2027. Cette nouvelle norme établit des exigences pour la présentation et à la publication d'information afin d'améliorer la pertinence et la fiabilité des états financiers ainsi que la comparabilité et la transparence des rapports. Nous évaluons actuellement l'impact de la norme. Bien que nous estimions qu'elle affectera la présentation des états financiers, l'impact complet ne peut pas être raisonnablement déterminé à l'heure actuelle.

En mai 2024, l'IASB a publié des modifications aux normes IFRS 9 et IFRS 7, *Modifications apportées au classement et à l'évaluation des instruments financiers*. Ces modifications seront en vigueur pour les exercices annuels ouverts à compter du 1er janvier 2026 et visent à clarifier la manière dont les instruments financiers sont classifiés, mesurés et divulgués en lien avec les considérations environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) ainsi que les transactions électroniques. Nous évaluons actuellement l'impact de ces modifications, mais nous ne nous attendons pas à ce que leur adoption ait un impact significatif sur la présentation des états financiers.

## 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 2025 (aucun au 31 décembre 2024).

### (b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur les durées de vie estimative des immobilisations. Les durées 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 durées 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 projets en cours ne sont pas assujettis à l'amortissement.

(d) Actif au titre de droits d'utilisation et obligation locative

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, diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur, et ajusté 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 une 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 dans 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 déclaré.

(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) Constatation 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 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 9 357 346 \$ au 31 décembre 2025 (7 628 798 \$ au 31 décembre 2024). Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2025, 0,0 % des comptes débiteurs (0,01 % au 31 décembre 2024) étaient en souffrance depuis plus de 90 jours, alors que 98,6 % étaient courants (99,99 % au 31 décembre 2024) 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 2025 et 2024.

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 2025, aucun montant ne figurait à la marge de crédit (nul au 31 décembre 2024). Au cours de l'exercice financier, les frais d'intérêt ont totalisé 3 265 \$ (nuls en 2024). Aux 31 décembre 2025 et 2024, les passifs financiers de l'Administration étaient limités aux salaires et avantages sociaux à payer et aux autres créanciers et charges à payer.

Les passifs financiers de l'Administration avaient une valeur comptable de 15 814 560 \$ au 31 décembre 2025 (15 462 050 \$ au 31 décembre 2024), et ses salaires et avantages sociaux à payer et autres créanciers et charges 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 créanciers et charges à payer sont évalués au niveau 2. L'Administration ne détient pas d'instruments financiers de niveau 3.

## 7. Immobilisations corporelles

	Bâtiments	Mobilier	Améliorations locatives	Matériel informatique et de communication	Projets en cours	Total
<b>Coût</b>						
Au 1er janvier 2024	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>
Acquisitions	2,096	42,072	-	72,636	-	<b>116,804</b>
Cessions	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Transferts	-	-	-	-	(30,095)	<b>(30,095)</b>
Au 31 décembre 2025	451,751	316,715	270,769	1,004,174	-	<b>2,043,409</b>
<b>Amortissement cumulé</b>						
Au 1er janvier 2024	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>
Amortissement de l'année	20,663	17,829	-	219,738	-	<b>258,230</b>
Cessions	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Transferts	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Au 31 décembre 2025	184,079	230,022	270,769	902,224	-	<b>1,587,094</b>
<b>Valeurs comptables</b>						
Au 31 décembre 2024	286,239	62,450	-	249,052	30,095	<b>627,836</b>
Au 31 décembre 2025	267,672	86,693	-	101,950	-	<b>456,315</b>

## 8. Immobilisations incorporelles

	Logiciels	Projets en cours	Total
<b>Coût</b>			
Au 1er janvier 2024	662 450	-	<b>662 450</b>
Acquisitions	15 844	-	<b>15 844</b>
Cessions	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2024	678 294	-	<b>678 294</b>
Acquisitions	20 658	222 667	<b>243 325</b>
Cessions	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2025	698 952	222 667	<b>921 619</b>
<b>Amortissement cumulé</b>			
Au 1er janvier 2024	639 885	-	<b>639 885</b>
Amortissement de l'année	14 741	-	<b>14 741</b>
Cessions	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2024	654 626	-	<b>654 626</b>
Amortissement de l'année	13 726	-	<b>13 726</b>
Cessions	-	-	-
Transferts	-	-	-
Au 31 décembre 2025	668 352	-	<b>668 352</b>
<b>Valeurs comptables</b>			
Au 31 décembre 2024	23 668	-	<b>23 668</b>
Au 31 décembre 2025	30 600	222 667	<b>253 267</b>

## 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 comprenait la mise à jour de l'obligation locative et l'ajustement de l'actif au titre de droits d'utilisation de manière à refléter la prolongation de la durée du bail et toute modification des paiements de location.

En 2025, l'Administration a de nouveau réévalué l'obligation locative en y intégrant les changements attribuables à l'IPC dans les paiements de location futurs, avec les ajustements correspondants enregistrés à l'actif au titre de droits d'utilisation conformément aux modalités du contrat de location.

	Bâtiment	Total
<b>Coût</b>		
Au 1er janvier 2024	324 613	<b>324 613</b>
Réévaluation	248 323	<b>248 323</b>
Additions	-	-
Au 31 décembre 2024	572 936	<b>572 936</b>
Réévaluation	4 404	<b>4 404</b>
Au 31 décembre 2025	577 340	<b>577 340</b>
<b>Amortissement cumulé</b>		
Au 1er janvier 2024	317 747	<b>317 747</b>
Amortissement de l'année	82 743	<b>82 743</b>
Additions	-	-
Au 31 décembre 2024	400 490	<b>400 490</b>
Amortissement de l'année	84 792	<b>84 792</b>
Au 31 décembre 2025	485 282	<b>485 282</b>
<b>Valeurs comptables</b>		
Au 31 décembre 2024	172 446	<b>172 446</b>
Au 31 décembre 2025	92 058	<b>92 058</b>

## 10. Dette et découvert bancaire

La dette et le découvert bancaire étaient de 0 \$ aux 31 décembre 2025 et 2024.

## 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 1,01 \$ 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 210 200 \$ (202 000 \$ en 2024), la portion du salaire excédant ce montant est assujettie à une cotisation de 5,09 \$ (4,63 \$ en 2024) pour chaque dollar versé par l'employé. Le tableau suivant indique les cotisations au cours de l'exercice :

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Administration	3 363 790 \$	2 971 429 \$
Employés	2 118 028 \$	2 664 742 \$
Total des cotisations	5 481 818 \$	5 636 171 \$

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 3 663 790 \$ en 2026.

## 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 (2,6 ans au 31 décembre 2024).

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 2025 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 2025	31 décembre 2024
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies au début de l'exercice	2 119 700	2 012 300
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	81 800	92 600
Prestations payées	(248 300)	-
Réduction	-	-
Perte actuarielle (gain actuariel)	11 100	14 800
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>1 964 300</b>	<b>2 119 700</b>
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	81 800	92 600
Réduction	-	-
<b>Total des charges constatées au résultat net</b>	<b>81 800</b>	<b>92 600</b>
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Expérience	-	-
Changement des hypothèses financières	11 100	14 800
Changement dans les hypothèses démographiques	-	-
<b>Perte actuarielle (gain actuariel)</b>	<b>11 100</b>	<b>14 800</b>
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	144 300	248 300
Partie non courante	1 820 000	1 871 400
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>1 964 300</b>	<b>2 119 700</b>

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

Taux d'actualisation	3,90 %	4,10 %
Taux d'augmentations salariales estimées	1,5 % et 2,5 % après 2027	1,50 %
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 13 500 \$ 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 10 400 \$ 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 mais 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 2025 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 2025	31 décembre 2024
<b>Rapprochement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Obligation au titre des prestations définies au début de l'exercice	72 900	103 100
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	3 100	3 900
Prestations payées	-	(38 800)
Cotisations des employés retraités	2 200	3 000
Perte actuarielle (gain actuariel)	400	1 700
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>78 600</b>	<b>72 900</b>
<b>Composantes des charges constatées au résultat net</b>		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	-	-
Frais d'intérêt	3 100	3 900
<b>Total des charges constatées au résultat net</b>	<b>3 100</b>	<b>3 900</b>
<b>Analyse des gains ou pertes actuariels</b>		
Expérience		
Changement dans les hypothèses démographiques	-	-
<b>Perte actuarielle (gain actuariel)</b>	<b>400</b>	<b>1 700</b>
<b>Classement de l'obligation au titre des prestations définies</b>		
Partie courante	14 200	15 400
Partie non courante	64 400	57 500
<b>Obligation au titre des prestations définies à la fin de l'exercice</b>	<b>78 600</b>	<b>72 900</b>

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

Taux d'actualisation	4,10 %	4,20 %
----------------------	--------	--------

La moyenne pondérée de la maturité de régime était de 4,1 ans au 31 décembre (4,1 ans en 2024). 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 3 600 \$ 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 3 400 \$ au 31 décembre.

### 13. Obligation locative

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

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
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	96 146	176 102
Partie courante	88 576	82 394
Partie non courante	7 570	93 708
<b>Valeur comptable à la fin de la période</b>	<b>96 146 \$</b>	<b>176 102 \$</b>

Les frais d'intérêt pour le contrat de location en 2025 ont totalisé 6 830 \$ (9 252 \$ en 2024).

## 14. Gestion du capital

Le capital de l'Administration est constitué de ses capitaux propres, soit un déficit accumulé de 249 544 \$ (déficit accumulé de 836 923 \$ en 2024).

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 :

	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Pilotage de base	44,550,921 \$	42,297,061
Accostages et appareillages	3,062,613	2,764,639
Redevances supplémentaires	2,558,082	2,337,437
Redevances de bateaux-pilotes	1,256,415	853,558
Annulations	443,944	340,117
Retards et retenues	1,623,962	662,615
Transferts de pilotes	316,003	349,088
Recouvrement des frais d'exécution de la <i>Loi sur le pilotage</i>	332,106	323,840
Interruption du voyage	412,025	-
<b>Total des redevances de pilotage</b>	<b>54,556,071 \$</b>	<b>49,928,355</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 2025	31 décembre 2024
Rémunération et avantages sociaux à court du personnel	918 714	968 622
Indemnités de départ	-	229 131
Avantages sociaux postérieurs à l'emploi	99 136	81 579
	<b>1 017 850</b>	<b>1 279 332</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, un contrat de location de iPad et un nouveau contrat de location qui entrera en vigueur au premier trimestre 2026 dans le cadre du déménagement prévu du siège social pour soutenir des initiatives de renforcement stratégique. Les paiements minimaux contractuels et de location futurs sont les suivants :

	<b>31 décembre 2025</b>	<b>31 décembre 2024</b>
Moins d'un an	891 805	716 662
Entre un et cinq ans	1 880 236	1 636 251
Plus de cinq ans	130 423	73 851
	<b>2 902 464</b>	<b>2 426 764</b>

## 18. Événement subséquent

Après la fin de l'exercice, l'Administration a conclu un contrat d'une valeur maximale non actualisée de 2,4 M\$ pour la location et l'entretien de l'équipement nécessaire pour ses pilotes sur une période de quatre ans. Comme cette entente a été signée après la date de clôture, elle est considérée comme un événement subséquent ne donnant pas lieu à un ajustement, et aucun montant lié à cette entente n'a été reconnu dans les états financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 2025.



**ANNEXE A -  
DIVULGATION DE  
RENSEIGNEMENTS  
FINANCIERS LIÉS AU  
CLIMAT (GTIFCC)**

# Annexe A - Divulgation de renseignements financiers liés au climat (GTIFCC) (Deuxième divulgation annuelle)

## Objectif

---

La présente annexe contient la deuxième divulgation annuelle de renseignements financiers liés au climat de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL), préparée conformément aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC). Ces divulgations appuient les renseignements liés au climat présentés dans le corps du rapport annuel 2025 et reflètent les données mesurées pour l'année de référence 2025.

## Gouvernance

---

Les risques et les opportunités liés au climat sont supervisés par le cadre de gouvernance et de gestion des risques d'entreprise (GRE) mis en place par l'APGL. Le conseil d'administration conserve la responsabilité globale de la surveillance liée au climat, avec le soutien de ses comités, notamment le comité d'audit, qui supervise les informations financières relatives aux risques climatiques.

La direction intègre régulièrement les considérations climatiques dans les rapports sur les risques, la planification opérationnelle et les discussions financières présentées au conseil d'administration. Alors que les impacts liés au climat continuent d'évoluer, l'approche de gouvernance de l'APGL reste adaptative, favorisant une surveillance éclairée et une amélioration continue.

Afin de soutenir une gouvernance efficace, les administrateurs sont tenus de maintenir une compréhension globale des questions qui touchent le secteur du transport maritime, notamment les tendances climatiques, les évolutions réglementaires et les risques émergents. La formation continue et l'engagement soutiennent la capacité du conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités.

## Stratégie

---

L'Administration de pilotage des Grands Lacs exerce ses activités dans un corridor maritime complexe et écologiquement sensible, où la variabilité climatique influence de plus en plus les conditions de navigation, la demande de services et la planification opérationnelle. L'Administration s'engage à fournir des services de pilotage sûrs et efficaces tout en soutenant la protection de l'écosystème des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Les changements climatiques présentent des risques opérationnels, environnementaux et financiers pour l'APGL, notamment en raison :

- de l'évolution des régimes de glace et des saisons de navigation;
- des fluctuations du niveau des eaux et de la volatilité des conditions météorologiques; et
- de la complexité opérationnelle accrue et de la variabilité de la demande de services.

Ces risques peuvent avoir une incidence sur la fiabilité des services, la disponibilité des pilotes et les coûts d'exploitation. Les considérations climatiques sont donc intégrées à la planification opérationnelle, à la planification de la main-d'œuvre et aux initiatives de modernisation à long terme, y compris les investissements ciblés dans la technologie, la cybersécurité et la résilience des infrastructures.

Conformément à l'objectif du gouvernement du Canada d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, l'APGL tient compte des risques et des opportunités liés au climat dans ses processus de planification stratégique et d'entreprise. Ces risques sont évalués à court, moyen et long terme et, dans la mesure du possible, l'Administration adapte ses stratégies afin de renforcer la résilience, de gérer les impacts opérationnels et de maintenir la stabilité financière face à des conditions de navigation de plus en plus imprévisibles.

## Gestion des risques

---

Les risques liés au climat sont identifiés, évalués et gérés dans le cadre du système de gestion des risques d'entreprise (GRE) de l'APGL, qui comprend un registre des risques d'entreprise révisé régulièrement. Les considérations climatiques sont évaluées parallèlement aux risques stratégiques, opérationnels, environnementaux, financiers et liés à la sécurité.

L'Administration utilise des outils structurés d'évaluation des risques pour évaluer à la fois la probabilité et l'impact potentiel des risques liés au climat. Les contrôles existants

sont surveillés et affinés, et des mesures d'atténuation supplémentaires sont mises en œuvre lorsque cela est possible.

Ces risques peuvent avoir pour conséquences des perturbations des services, une augmentation des temps de transit, des considérations de sécurité pour les transferts de pilotes et des pressions sur les infrastructures et les coûts d'exploitation.

### | Principaux domaines de risque liés au climat

Les principaux risques liés au climat pour l'APGL continuent de relever des catégories suivantes :

- Risques réglementaires et politiques, y compris l'évolution des exigences climatiques et environnementales affectant les opérations maritimes;
- Risques opérationnels et technologiques, liés à la résilience du transport, des outils numériques et des infrastructures dans des conditions environnementales changeantes;
- Risques liés au marché et à la transition, induits par l'évolution des modèles commerciaux mondiaux et de la demande des clients;
- Risques liés à la réputation, reflétant les attentes croissantes en matière de performance et de transparence en matière de durabilité; et
- Risques environnementaux, y compris les phénomènes météorologiques extrêmes, les conditions de glace variables et les fluctuations du niveau des eaux.

### | Atténuation des risques climatiques

Pour faire face à ces risques, l'APGL continue :

- d'intégrer les considérations climatiques dans la planification stratégique, opérationnelle et de la main-d'œuvre;
- d'adapter la formation des pilotes et les procédures opérationnelles aux conditions environnementales en évolution;
- de maintenir des pratiques souples en matière de planification des horaires et des passages;
- de collaborer avec les parties prenantes pour soutenir la résilience des infrastructures maritimes;
- de renforcer la communication avec les navires concernant les contraintes de navigation; et
- de rechercher des possibilités de réduire la consommation d'énergie et les émissions liées à l'administration.

## Indicateurs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs mesure et déclare ses émissions de gaz à effet de serre (GES) conformément à la Norme de comptabilité et de déclaration des entreprises du Protocole sur les gaz à effet de serre. Les émissions sont déclarées en tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (tCO<sub>2</sub>e) et comprennent les émissions de portée 1, de portée 2 et de portée 3.

L'APGL a établi son inventaire de référence des GES en 2023, enregistrant des émissions totales de 130 tCO<sub>2</sub>e. Cette référence continue de servir de base pour suivre l'évolution des émissions au fil du temps, les émissions de portée 3 représentant la plus grande part du profil d'émissions de l'Administration.

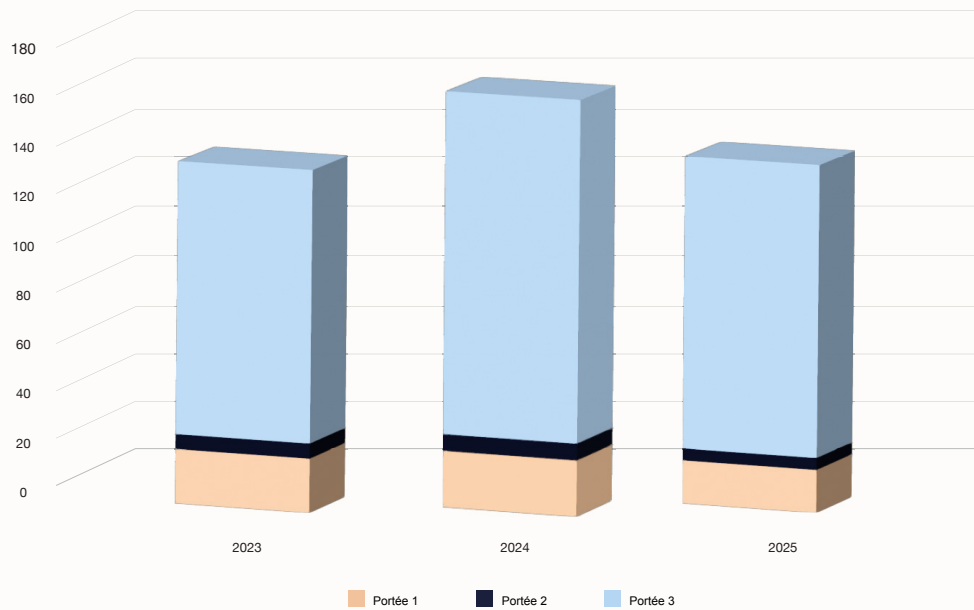
Au cours de l'année de référence 2025, l'APGL a continué à mesurer et à surveiller ses indicateurs d'émissions de dioxyde de carbone. Des émissions totales d'environ 135 tCO<sub>2</sub>e ont été enregistrées. Les émissions de portée 3, principalement liées aux déplacements domicile-travail des employés, aux voyages d'affaires et au transport des pilotes, sont restées le facteur le plus important dans les émissions globales. L'Administration continuera de mesurer et de divulguer les émissions chaque année. À mesure que des données supplémentaires seront recueillies et que les tendances deviendront plus claires, l'APGL évaluera les possibilités d'établir des objectifs provisoires de réduction des émissions et déterminera les mesures opérationnelles qui appuient les objectifs climatiques à long terme, y compris l'harmonisation avec l'objectif du gouvernement du Canada d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

## Résumé des émissions de gaz à effet de serre

Portée	Référence (2023) tCO <sub>2</sub> e	2024 Année de référence tCO <sub>2</sub> e	2025 Année de référence tCO <sub>2</sub> e
Portée 1 – Émissions directes	20,9	20,7	20,8
Portée 2 – Émissions énergétiques indirectes	3,2	3,2	3,5
Portée 3 – Autres émissions indirectes	105,9	138,5	110,8
<b>Total</b>	<b>130,0</b>	<b>162,4</b>	<b>135,1</b>

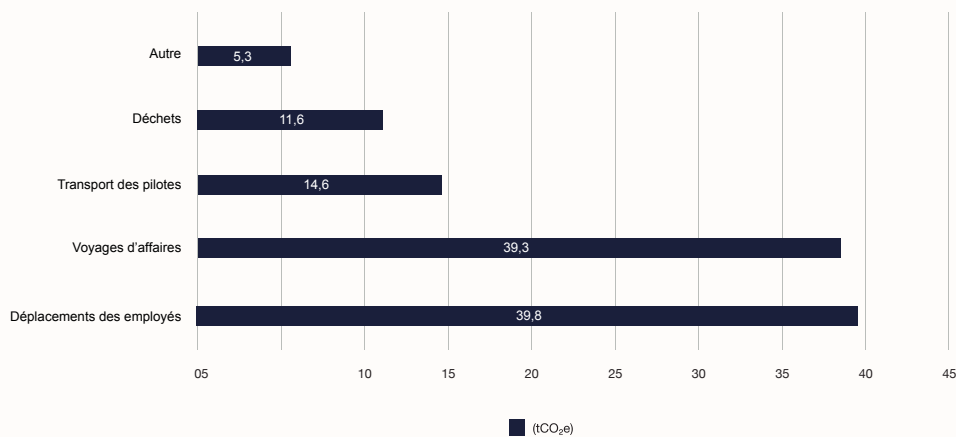
Les émissions ont varié d'une année à l'autre en raison de la demande opérationnelle, des exigences en matière de transport et des conditions de navigation. Au fur et à mesure que des données supplémentaires sont recueillies, les tendances à long terme deviendront plus claires.

Émissions de GES par portée (tCO<sub>2</sub>e)



Ce graphique résume les émissions de gaz à effet de serre de l'APGL par portée pour les années de référence. Les émissions de portée 3 représentent la plus grande part des émissions totales, reflétant les activités opérationnelles et liées au transport de l'Administration. Les variations d'une année à l'autre reflètent la demande opérationnelle et les exigences en matière de transport.

Émissions par source (2025)



Les émissions de portée 3 reflètent principalement la mobilité de la main-d'œuvre et les activités de transport. Les déplacements domicile-travail des employés, les voyages d'affaires et le transport des pilotes représentent la majorité des émissions indirectes enregistrées au cours de l'année de référence 2025.

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

Type d'activité	2024		2025		Actuel c. précédent	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Au siège social de l'APGL, au bureau modulaire de St. Catharines, au bureau modulaire de l'écluse, au bureau des répartiteurs de St. Lambert	15,64	11,70 %	15,79	11,7 %	0,15	>1 %
Consommation d'énergie pour la remorque de l'APGL	Chauffage 1,69	<b>1,30 %</b>	Heat 1,39	<b>1,3 %</b>		
	Climatisation 3,32	3 %	AC -3,32	<b>2,5 %</b>		
<b>Total</b>	<b>20,32</b>	<b>13,00 %</b>	<b>20,8</b>	<b>15,00 %</b>	<b>0,15</b>	<b>&gt;1 %</b>

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

Type d'activité	2024		2025		Actuel c. précédent	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Électricité :	Bureau de l'APGL	1,7 %	Bureau de l'APGL	2,2 %	0,3	>1 %
Consommation électrique réelle	2,62		2,92			
Du siège social de l'APGL, au bureau modulaire de St. Catharines, au bureau modulaire de l'écluse, au bureau des répartiteurs de St. Lambert	Bureaux modulaires 0,56	0,4 %	Bureaux modulaires 0,56	0,4 %		
<b>Total</b>	<b>3,18</b>	<b>1,90 %</b>	<b>3,48</b>	<b>2,60 %</b>	<b>0,3</b>	<b>&gt;1 %</b>

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

Type d'activité	2024		2025		Actuel c. précédent	
	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions	(tCO2e)	% des émissions
Biens d'équipement	6,92	4,40 %	4,32	3,2 %	-2,6	-1,10 %
Déplacements domicile-travail des employés	52,65	33,2 %	39,8	29,5 %	-12,85	-3,70 %
Voyages d'affaires (y compris les pilotes)	50,59	32,00 %	39,27	29,1 %	-11,32	-2,90 %
Bateaux-pilotes	12,82	8,10 %	14,76	10,90 %	1,94	2,80 %
Autre	11,12	7,00 %	11,64	8,60 %	0,52	1,60 %
<b>Total</b>	<b>159</b>	<b>85,50 %</b>	<b>135</b>	<b>82 %</b>	<b>-0,24</b>	<b>3,00 %</b>



Administration de pilotage  
des Grands Lacs

Great Lakes Pilotage  
Authority

Canada 