



Administration de pilotage de l'Atlantique

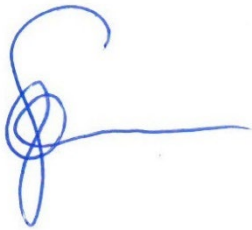
Premier trimestre 2025

États financiers condensés non vérifiés provisoires
et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.



Sean Griffiths
Chef de la direction



Brian Bradley, CPA, CGA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 7 mai 2025

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	31 mars 2025	31 décembre 2024
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3,510 \$	4,622 \$
Clients et autres débiteurs	3,964	4,417
Frais payés d'avance	448	426
	<u>7,922</u>	<u>9,465</u>
À long terme		
Immobilisations incorporelles	28	30
Immobilisations corporelles (note 4)	23,919	24,309
	<u>23,947</u>	<u>24,339</u>
	<u>31,869 \$</u>	<u>33,804 \$</u>
Passifs		
À court terme		
Fournisseurs et autres créditeurs	3,409 \$	4,480 \$
Emprunts bancaires (note 5)	2,319	10,671
Indemnités de cessation d'emploi des salariés	225	207
Obligations locatives	354	351
	<u>6,307</u>	<u>6,464</u>
À long terme		
Emprunts bancaires (note 5)	8,137	-
Indemnités de cessation d'emploi des salariés	1,063	1,057
Obligations locatives	821	911
	<u>10,021</u>	<u>1,968</u>
	<u>16,328</u>	<u>17,677</u>
Avoirs du Canada		
Résultats non distribués	15,541	16,127
	<u>31,869 \$</u>	<u>33,804 \$</u>

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

	Trois mois terminés le 31 mars	
en milliers de dollars canadiens	2025	2024
Produits		
Droits de pilotage	8 386 \$	7 871 \$
Autres revenus	173	18
	8 559	7 889
Charges		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	3 835	3 492
Salaires et avantages sociaux des équipages des bateaux-pilotes	1 063	773
Services de bateaux-pilotes sous contrat	852	753
Salaires et avantages sociaux du personnel	794	764
Amortissement et dépréciation (note 4)	655	470
Carburant	561	512
Réparations et entretien	348	305
Services publics, matériaux et fournitures	312	264
Services professionnels et spéciaux (note 6)	298	144
Transports et déplacements	185	205
Charges financières	116	41
Locations	53	50
Communications	42	41
Formation	30	90
	9 145	7 904
Résultat global	(586) \$	(15) \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trois mois terminés le 31 mars	
en milliers de dollars canadiens	2025	2024
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	16,127 \$	16,408 \$
La perte de l'exercice	(586)	(15)
Autres éléments du résultat global	-	-
Résultat global	(586)	(15)
Résultats non distribués à la clôture de la période	15,541 \$	16,393 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

	Trois mois terminés le 31 mars	
(en milliers de dollars canadiens)	2025	2024
Activités opérationnelles		
Sommes reçues des clients	8 744 \$	7 609 \$
Palements aux employés et en leur nom	(5 464)	(5 155)
Palements aux fournisseurs	(3 819)	(3 414)
Charges financières payées	(116)	(42)
Autres revenus perçus	173	17
Trésorerie nette fournie par (utilisée dans) les activités opérationnelles	(482)	(985)
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations corporelles	-	124
Produits de la vente de placements	-	(1)
Intérêt reçu	(327)	(1 573)
Trésorerie nette fournie (utilisée dans) pour les activités d'investissement	(327)	(1 450)
Activités de financement		
Remboursement des obligations locatives	(216)	(183)
Remboursement des emprunts bancaires	(87)	(71)
Trésorerie nette fournie par (utilisée dans) les activités de financement	(303)	(254)
Effet des variations du taux de change	-	9
Diminution nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 112)	(2 680)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début de l'exercice	4 622	6 999
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin de l'exercice	3 510 \$	4 319 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

31 mars 2025

(en milliers de dollars canadiens)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 1791, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse). Elle a pour mission de mettre sur pied, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* prévoit que les droits de pilotage soient établis à des niveaux équitables et raisonnables qui permettent à l'Administration d'être financièrement autonome. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, aucun montant ne peut être versé à l'Administration par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En juillet 2015, l'Administration a reçu instruction en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (PC 2015-1114) d'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, et de rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration a terminé la mise en œuvre de cette instruction en juillet 2017 et elle confirme en avoir rempli les obligations.

2. ÉTABLISSEMENT OU RÉVISION DES DROITS DE PILOTAGE

Le processus d'approbation à suivre pour établir ou réviser les droits de pilotage est stipulé dans la *Loi sur le pilotage*. L'Administration peut, par résolution, déterminer les droits qui doivent lui être payés pour la prestation de services reliés au pilotage obligatoire.

L'Administration doit, pour établir ou réviser les droits de pilotage, publier sur son site web un avis indiquant les droits proposés et accorder à toute partie au moins 30 jours pour faire des représentations à l'Administration au sujet de la proposition. Après avoir examiné toutes les représentations écrites, l'Administration publie une annonce qui énonce sa décision relativement à la proposition, notamment la date d'entrée en vigueur, laquelle doit survenir au moins 60 jours après la date à laquelle l'annonce est publiée.

Dans les 90 jours qui suivent l'annonce, une personne qui a des motifs raisonnables de croire que les droits de pilotage ne sont pas conformes aux principes d'application des droits spécifiés dans la *Loi sur le pilotage* ou que l'Administration n'a pas suivi le bon processus pour établir ou réviser les droits peut déposer un avis d'objection auprès de l'Office des transports du Canada (OTC).

Si l'OTC détermine qu'une objection est fondée, il peut ordonner à l'Administration d'annuler l'établissement ou la révision des droits de pilotage et de rembourser, avec des intérêts, à chaque usager des services de pilotage obligatoire le montant excédentaire payé sur les droits auparavant en vigueur. L'OTC fournira également par écrit à la personne qui a déposé l'avis d'objection et à l'Administration les raisons appuyant la décision prise et, le cas échéant, toute décision de fixer la période pendant laquelle l'Administration doit rembourser un usager des services de pilotage obligatoire.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(a) *Mode de présentation*

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément à l'IAS 34 « Information financière intermédiaire » des Normes IFRS de comptabilité publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB).

Les états financiers intermédiaires ne comprennent pas toutes les divulgations financières requises pour les états financiers annuels et doivent être lus conjointement avec les états financiers annuels vérifiés de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2024.

La publication des états financiers intermédiaires au 31 mars 2025 a été autorisée par le Comité d'audit de l'Administration le 7 mai 2025.

(b) *Principales méthodes comptables et estimations et jugements de la direction*

Les états financiers intermédiaires en date du 31 mars 2025 ont été préparés conformément aux méthodes comptables et aux estimations et jugements de la direction décrits dans les notes 3 et 4 de ses états financiers annuels vérifiés au 31 décembre 2024.

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

au 31 mars 2025

	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Génératrices de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Quais et structures	Mobilier et équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre de droits d'utilisation	Total
Coût, début de l'exercice	20 944 \$	6 576 \$	705 \$	5 290 \$	389 \$	1 829 \$	1 006 \$	854 \$	2 845 \$	40 438 \$
Ajouts	9	56	-	169	-	6	11	11	-	262
Cessions	-	-	-	(84)	-	(5)	(11)	-	-	(100)
Coût, fin de l'exercice	20 953	6 632	705	5 375	389	1 830	1 006	865	2 845	40 600
Dépréciation cumulée, début de l'exercice	(6,267)	(3,928)	(282)	(2,101)	(183)	(536)	(750)	(367)	(1,715)	(16,129)
Dépréciation des cessions au cours de l'exercice	-	-	-	84	-	5	11	-	-	100
Dépréciation pour l'exercice	(230)	(99)	(12)	(138)	(21)	(19)	(19)	(34)	(80)	(652)
Dépréciation cumulée, fin de l'exercice	(6,497)	(4,027)	(294)	(2,155)	(204)	(550)	(758)	(401)	(1,795)	(16,681)
Valeur comptable, fin de l'exercice	14 456 \$	2 605 \$	411 \$	3 220 \$	185 \$	1 280 \$	248 \$	464 \$	1 050 \$	23 919 \$

au 31 décembre 2024

	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Génératrices de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Bateaux-pilotes en construction	Quais et structures	Mobilier et équipement	Améliorations locatives	Actifs au titre de droits d'utilisation	Total
Coût, début de l'exercice	15 395 \$	6 426 \$	664 \$	4 083 \$	516 \$	6 734 \$	1 641 \$	996 \$	758 \$	2 791 \$	40 004 \$
Ajouts	3 895	636	82	1 004	33	-	302	82	110	95	6 239
Transfert de bateaux-pilotes en construction	4 751	885	130	968	-	(6,734)	-	-	-	-	-
Cessions	(3,097)	(1,371)	(171)	(765)	(160)	-	(114)	(72)	(14)	(41)	(5,805)
Coût, fin de l'exercice	20 944	6 576	705	5 290	389	-	1 829	1 006	854	2 845	40 438
Dépréciation cumulée, début de l'exercice	(6,824)	(4,500)	(389)	(2,246)	(256)	-	(551)	(735)	(237)	(1,435)	(17,173)
Dépréciation des cessions au cours de l'exercice	1 388	965	149	610	153	-	82	72	5	41	3 465
Dépréciation pour l'exercice	(831)	(393)	(42)	(465)	(80)	-	(67)	(87)	(135)	(321)	(2,421)
Dépréciation cumulée, fin de l'exercice	(6,267)	(3,928)	(282)	(2,101)	(183)	-	(536)	(750)	(367)	(1,715)	(16,129)
Valeur comptable, fin de l'exercice	14 677 \$	2 648 \$	423 \$	3 189 \$	206 \$	- \$	1 293 \$	256 \$	487 \$	1 130 \$	24 309 \$

Aucune perte de valeur des immobilisations corporelles n'a été constatée au 31 mars 2025 (aucune perte de valeur en 2024).

5. EMPRUNTS BANCAIRES

Les soldes impayés des emprunts bancaires de l'Administration au 31 mars étaient les suivants :

	1T 2025	2024
Facilité à terme non renouvelable, payable par versements mensuels y compris des intérêts à un taux de 4,90 %, amortis sur 15 ans, pour une période se terminant le 10 mai 2026, sans garantie.	1 828	1 853
Facilité à terme non renouvelable, payable par versements mensuels y compris des intérêts à un taux de 3,71 %, amortis sur 15 ans, pour une période se terminant le 21 avril 2027, sans garantie.	5 080	5 164
Facilité à terme non renouvelable, payable par versements mensuels y compris des intérêts à un taux de 3,68 %, amortis sur 15 ans, pour une période se terminant le 21 avril 2027, sans garantie.	1 491	1 537
Facilité de crédit à vue à terme non renouvelable, payable par versements mensuels de principe y compris des intérêts à un taux de 4,14 %, amortis sur 15 ans, pour une période se terminant le 30 septembre 2027, sans garantie.	1 442	1 466
Facilité à terme non renouvelable, payable par versements mensuels y compris des intérêts à un taux de 4,87 %, amortis sur 5 ans, pour une période se terminant le 14 janvier 2029, sans garantie.	615	651
	10 456 \$	10 671 \$
Partie à court terme	2 319 \$	10 671 \$
Partie à long terme	8 137 \$	- \$
	10 456 \$	10 671 \$

Les emprunts bancaires de l'Administration sont assortis de clauses restrictives. La nature de ces clauses exige, entre autres, que l'Administration maintienne ses activités dans le cadre de son mandat actuel tout en se conformant aux autorisations législatives. Tout changement important dans les opérations doit être communiqué au prêteur. Au cours du premier trimestre, aucune violation n'a eu lieu. En 2024, une violation s'est produite et une dérogation a été obtenue d'un prêteur après la période de référence financier mais avant que la publication des états financiers ne soit autorisée. L'analyse des échéances des prêts est présentée à la note 7.

6. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les montants de la majorité de ces transactions ne sont pas importants et n'ont aucune répercussion importante sur les états financiers.

L'Administration a conclu un accord, qui est entré en vigueur le 1er avril 2020, avec Transports Canada pour des services de réglementation et d'expertise. Il s'agit d'un

accord permanent qui est réexaminé tous les 10 ans. Les coûts engagés pour le trimestre se terminant le 31 mars 2025 ont été comptabilisés à l'état du résultat global par l'enregistrement d'un montant de 116 \$ (57 \$ en 2024) au poste des services professionnels et spéciaux.

7. ENGAGEMENTS

Aucun nouveau contrat n'a été conclu au cours du premier trimestre 2025. Dans le passé, l'Administration a conclu des contrats pour des prêts bancaires, la location de bureaux, des services de bateaux-pilotes, le développement et la maintenance de logiciels, et le soutien aux opérations des bouées météorologiques, exigeant les paiements minimaux suivants :

Au 31 mars 2025	Engagements opérationnels	Engagements de prêt	Engagements de location
Reste de 2025	2 335 \$	963 \$	289 \$
2026-2029	336	10,253	836
2030-2035	227	-	126
	2 898 \$	11 216 \$	1 251 \$

Premier trimestre 2025

Rapport de gestion

7 mai 2025

EXAMEN ET ANALYSE DU TRAFIC

Trafic

Zone de pilotage	Trafic réel à travers T1 2024	Trafic budgétaire à travers T1 2025	Trafic réel à travers T1 2025	Écart par rapport à 2024	Variation en pourcentage à partir de 2024	Écart par rapport au budgétaire	Variation en pourcentage par rapport au budgétaire
Halifax	588	589	602	14	2%	13	2%
Saint John	505	505	412	-93	-18%	-93	-18%
Placentia Bay	217	241	290	73	34%	49	20%
Canso	118	118	105	-13	-11%	-13	-11%
St. John's	98	63	61	-37	-38%	-2	-3%
Sydney	43	32	32	-11	-26%	0	0%
Autre Terre-Neuve	61	47	49	-12	-20%	2	4%
Autre Obligatoire	45	45	64	19	42%	19	42%
Total	1,675	1,640	1,615	-60	-3.6%	-25	-2%

Revenu (en milliers de dollars canadiens)

Zone de pilotage	Revenu réel à travers T1 2024	Revenu budgétaire à travers T1 2025	Revenu réel à travers T1 2025	Écart par rapport à 2024	Variation en pourcentage à partir de 2024	Écart par rapport au budgétaire	Variation en pourcentage par rapport au budgétaire
Halifax	2,056	2,238	2,249	193	9%	10	0%
Saint John	1,999	2,166	1,848	-151	-8%	-319	-15%
Placentia Bay	1,908	2,285	2,626	718	38%	341	15%
Canso	652	752	640	-12	-2%	-112	-15%
St. John's	353	250	242	-111	-31%	-8	-3%
Sydney	241	207	179	-62	-26%	-28	-14%
Autre Terre-Neuve	448	389	379	-69	-15%	-10	-3%
Autre Obligatoire	147	116	209	62	42%	93	81%
Total	7,804	8,404	8,372	568	7.3%	-32	0%

Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins possédant un certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les recettes de pilotage ont augmenté de 7,3 % par rapport à la même période en 2024, tandis que les niveaux de trafic des missions de pilotage ont diminué de 3,6 % par rapport à 2024 pour les trois premiers mois de 2025.

Le trafic à Halifax (N.-É.) a augmenté de 2 % par rapport à l'année d'avant. Le déclin du trafic de navires-citernes a été essentiellement compensé par l'augmentation des affectations avec pilotage pour des navires transportant des cargaisons générales.

À Saint John (N.-B.), l'activité de pilotage a diminué de 18 % par rapport à 2024, et les recettes de pilotage pour le port ont diminué de 7,6 %. Le trafic de conteneurs a diminué en raison de

l'installation de nouvelles grues sur le quai et le trafic de vraquiers a diminué en raison de la maintenance d'une installation de potasse.

Le pilotage dans la baie Placentia (T.-N.-L.) a augmenté de 33 % et les recettes ont augmenté de 38 % par rapport aux niveaux de 2024. Le trafic de navires-citernes a augmenté de 28 % à Whiffen Head en raison du besoin accru de transferts de navire à navire. Le trafic de navires-citernes a diminué de 21 % à Come-by-Chance en raison de l'arrêt de la raffinerie. L'activité de dragage a également augmenté de 44 % à Argentia, en préparation de la mise à flot de la base d'une plate-forme de forage vers Grand Banks, NL.

Dans le détroit de Canso (N.-É.), le trafic de navires-citernes a diminué par rapport à la même période en 2024 et les mouvements des vraquiers ayant diminué par rapport à l'année d'avant. Globalement, le pilotage dans le port a diminué de 11 % et les recettes qui y sont reliées ont diminué de 2 % en date de mars 2025.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

Globalement, le trafic a diminué de 3,6 % par rapport aux niveaux de 2024 en date de mars 2025 et les recettes totales ont gagné 7,3 %. Les revenus ont augmenté en raison des hausses de tarifs et des niveaux d'activité plus élevés, en particulier dans la baie Placentia (T.-N.-L.).

En date de mars 2025, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2024 en raison de l'embauche supplémentaire d'ETP, de l'obligation d'avoir un troisième équipage sur certains bateaux et des coûts d'emploi qui en découlent. La rémunération et les avantages sociaux des pilotes ont augmenté du fait des hausses touchant les salaires et les heures supplémentaires. Les autres coûts qui ont augmenté sont le coût du carburant et les réparations imprévues de la flotte.

L'Administration a affiché à la fin du premier trimestre une perte de 586 000 \$ (perte de 15 000 \$ en 2025). Une perte de 756 000 dollars était attendue à ce stade de l'année.

PLAINTES DES CLIENTS ET NIVEAU DE SERVICE

L'Administration a une méthode structurée pour le traitement des plaintes. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroaction soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

L'Administration a reçu 5 plaintes sur un total de 1 615 affectations en date du 31 mars 2025. Pour la même période en 2024, il n'y a pas eu de plaintes sur un total de 1 675 affectations. De nombreuses plaintes concernaient la baie Placentia (T.-N.-L.), en raison de l'augmentation du trafic dans ce port, où les ressources ont été mises à rude épreuve. Les autres plaintes ont été enregistrées à Halifax en raison de la disponibilité des pilotes. Cette situation a exercé une pression sur les ressources, que l'Administration s'est activement efforcée d'accroître tout en

allégeant les contraintes.

Jusqu'en mars 2025, l'Administration a connu un incident de navigation. Un incident a été signalés pour la même période en 2024.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Celle-ci n'a aucun contrôle ni aucune influence sur les affectations dans chaque port. La variation du nombre ou de la taille moyenne des navires par rapport aux prévisions peut se traduire par un bénéfice ou une perte considérable.

L'Administration a connu une augmentation du trafic de navires-citernes dans la baie de Placentia (T.-N.-L.). L'augmentation des capitaines avec certificats a d'importantes répercussions sur le trafic dans divers ports, cet effet étant appelé à croître, ce qui traduira par une baisse des recettes.

La négociation d'un nouveau modèle contractuel pour les pilotes d'Halifax accroît aussi l'incertitude et le risque pour les années futures.

DÉPENSES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE

La zone d'exploitation de l'Administration de pilotage de l'Atlantique est définie comme étant l'ensemble des eaux canadiennes à l'intérieur et autour des provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, y compris celles de la baie des Chaleurs au Québec. Dans cette région, l'Administration a 20 zones de pilotage obligatoire désignées. Chacune a des industries qui lui sont propres, et toutes sont desservies par des pilotes brevetés et ont les infrastructures voulues comme des services de bateaux-pilotes.

Les pilotes et les équipages de l'Administration doivent se déplacer afin d'offrir régulièrement des services de pilotage. Ces dépenses sont recouvrées directement auprès des clients à qui les services ont été fournis. Des frais de déplacement sont également engagés pour la formation du personnel de l'exploitation, qui se donne surtout en Europe et à Québec. Ces coûts sont inclus dans le budget de formation de l'Administration. La catégorie Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes des états financiers de l'Administration englobe les frais de déplacement du personnel chargé de l'entretien des navires dans le cadre de leurs fonctions habituelles.

Les membres du Conseil et de la direction de l'Administration doivent faire des déplacements afin de répondre aux besoins des parties intéressées dans chaque zone et de gérer efficacement les ressources de l'Administration. Il leur arrive d'effectuer des déplacements périodiques en dehors de la zone d'exploitation de l'Administrateur pour rencontrer des représentants gouvernementaux, des associations de l'industrie et d'autres administrations de pilotage. Les congrès comprennent des conférences sur les activités maritimes de certains ports et spécifiquement sur le pilotage. Les frais de déplacement des administrateurs sont inclus dans les autres dépenses du Conseil, sous le poste Services professionnels et spéciaux des états financiers de l'Administration.

Le tableau ci-dessous montre les frais de déplacement, d'hébergement et de congrès pour l'exploitation ainsi que pour le personnel administratif et le Conseil.

Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès		
Au 31 mars		
(en milliers de dollars)		
	2025	2024
Exploitation	124	156
Formation	30	40
Ingénierie	21	10
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	175	206
Administration	27	49
Conseil	13	7
Total des frais de déplacement pour l'administration	40	56
Hébergement	3	2
Congrès	1	3
Total des frais d'hébergement et de congrès	4	5
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	219	267

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

Objectif d'entreprise	Indicateur	2025 Q1 Réel	2025 Objectif de fin d'année		2024 Annuel Réel
<u>Excellence opérationnelle - Excellence, efficacité et durabilité opérationnelles en accordant la priorité et l'attention à la protection des personnes, des biens et de l'environnement</u>	% d'affectations sans incident	99,94 %	99,95 %		99,97 %
	% d'affectations sans plainte	99,69 %	99,75 %		99,71 %
	% d'affectations sans retard de pilotage de plus de 1 heure	98,51 %	99,00 %		97,82 %
	Nombre d'accidents du travail	2	0		2
	Retards causés par des problèmes d'entretien imprévus des bateaux-pilotes	1	0		3
<u>Préparation pour l'avenir - Préparation organisationnelle pour la transformation et le développement de l'industrie, en mettant tout particulièrement l'accent sur l'innovation, la technologie, l'intendance environnementale et les nouvelles compétences.</u>	Réunions de consultation officielles	1	15		21
	Emprunts à court terme (000 \$)	0 \$	0 \$		0 \$
	Bénéfice avant perte sur la vente d'actifs (000 \$)	(586 \$)	2,200 \$		807 \$
	Trésorerie d'exploitation disponible (000 \$)	3,510 \$	4,500 \$		4,122 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Départs	0 \$	0 \$		500 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Immobilisations	0 \$	0 \$		0 \$
	Nouveaux pilotes embauchés	1	3		3
	Nombre de déversements ou dommages environnementaux découlant des opérations reliées aux bateaux-pilotes	0	0		0