



Administration de pilotage de l'Atlantique

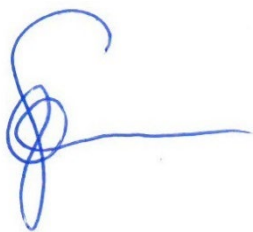
Troisième trimestre 2025

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 24 novembre 2025

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	au 30 septembre 2025	au 31 décembre 2024
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 747 \$	4 622 \$
Clients et autres débiteurs	6 046	4 417
Frais payés d'avance	512	426
	12 305	9 465
À long terme		
Immobilisations incorporelles	23	30
Immobilisations corporelles (note 4)	23 315	24 309
	23 338	24 339
	35 643 \$	33 804 \$
Passifs		
À court terme		
Fournisseurs et autres créditeurs	4 936 \$	4 480 \$
Emprunts bancaires (note 5)	3 869	10 671
Indemnités de cessation d'emploi des salariés	137	207
Obligations locatives	361	351
	9 303	6 464
À long terme		
Emprunts bancaires (note 5)	6 161	-
Indemnités de cessation d'emploi des salariés	963	1 057
Obligations locatives	639	911
	7 763	1 968
	17 066	17 677
Capitaux Propres		
Résultats non distribués	18 577	16 127
	35 643 \$	33 804 \$

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 les 30 septembre		Neuf mois terminés les 30 septembre	
en milliers de dollars canadiens	2025	2024	2025	2024
Produits				
Droits de pilotage	12 315 \$	11 361 \$	31 688 \$	28 353 \$
Autres revenus	218	3	580	56
	<u>12 533</u>	<u>11 364</u>	<u>32 268</u>	<u>28 409</u>
Charges				
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	4 955	4 602	12 991	11 845
Services de bateaux-pilotes sous contrat	1 302	1 410	3 146	3 100
Salaires et avantages sociaux des équipages des bateaux-pilotes	987	860	2 948	2 409
Salaires et avantages sociaux du personnel	674	667	2 223	2 094
Amortissement et dépréciation (note 4)	667	674	1 986	1 673
Carburant	585	680	1 680	1 761
Réparations et entretien	544	745	1 310	1 628
Services professionnels et spéciaux (note 6)	374	193	960	537
Services publics, matériaux et fournitures	322	337	930	891
Transports et déplacements	355	299	868	787
Charges financières	107	95	337	209
Formation	27	42	183	331
Locations	38	69	141	196
Communications	34	39	115	125
	<u>10 973</u>	<u>10 712</u>	<u>29 819</u>	<u>27 586</u>
Résultat global	<u>1 560 \$</u>	<u>652 \$</u>	<u>2 450 \$</u>	<u>823 \$</u>

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 au 30 septembre		Neuf mois terminés au 30 septembre	
en milliers de dollars canadiens	2025	2024	2025	2024
Résultats non distribués à l'ouverture de la période	17 017 \$	16 579 \$	16 127 \$	16 408 \$
Gain de l'exercice	1 560	652	2 450	823
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	1 560	652	2 450	823
Résultats non distribués à la clôture de la période	18 577 \$	17 231 \$	18 577 \$	17 231 \$

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 les 30 septembre		Neuf mois terminés les 30 septembre	
(en milliers de dollars canadiens)	2025	2024	2025	2024
Activités opérationnelles				
Sommes reçues des clients	10 798 \$	10 098 \$	29 928 \$	26 850 \$
Paielements aux employés et en leur nom	(5 726)	(5 427)	(16 579)	(15 675)
Paielements aux fournisseurs et autres	(3 798)	(2 541)	(10 502)	(9 602)
Charges financières payées	(107)	(95)	(337)	(209)
Autres revenus perçus	218	3	580	55
Trésorerie nette fournie par (utilisée dans) les activités opérationnelles	1 385	2 038	3 091	1 419
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations corporelles	1	-	1	124
Produits de la vente de placements	-	-	-	(1)
Intérêt reçu	(388)	(2 210)	(1 063)	(5 817)
Trésorerie nette fournie (utilisée dans) pour les activités d'investissement	(387)	(2 210)	(1 062)	(5 694)
Activités de financement				
Produit des emprunts bancaires	-	1 500	-	1 500
Remboursement des obligations locatives	(209)	(185)	(641)	(551)
Remboursement des emprunts bancaires	(88)	(76)	(242)	(223)
Trésorerie nette fournie par (utilisée dans) les activités de financement	(297)	(1 239)	(903)	726
Effet des variations du taux de change	-	-	-	9
Variation de la période	701	1 067	1 125	(3 540)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début de l'exercice	5 046	2 398	4 622	7 005
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin de l'exercice	5 747 \$	3 465 \$	5 747 \$	3 465 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers non vérifiés

30 septembre 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 liés 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 30 septembre 2025 a été autorisée par le Comité d'audit de l'Administration le 24 novembre 2025.

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

Les états financiers intermédiaires en date du 30 septembre 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 30 septembre 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	88	257	61	369	19	43	146	25	-	1 008
Cessions	(8)	(81)	-	(116)	-	(10)	(11)	-	-	(226)
Coût, fin de l'exercice	21 024	6 752	766	5 543	408	1 862	1 141	879	2 845	41 220
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	8	60	-	116	-	10	11	-	-	205
Dépréciation pour l'exercice	(694)	(295)	(37)	(427)	(63)	(59)	(62)	(104)	(240)	(1 981)
Dépréciation cumulée, fin de l'exercice	(6 953)	(4 163)	(319)	(2 412)	(246)	(585)	(801)	(471)	(1 955)	(17 905)
Valeur comptable, fin de l'exercice	14 071 \$	2 589 \$	447 \$	3 131 \$	162 \$	1 277 \$	340 \$	408 \$	890 \$	23 315 \$

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-pilote 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 30 septembre 2025 (aucune perte de valeur en 2024).

5. EMPRUNTS BANCAIRES

Les soldes impayés des emprunts bancaires de l'Administration au 30 septembre étaient les suivants :

	T3 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.	1 778	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.	4 913	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.	1 398	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.	1 400	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.	541	651
	10 030 \$	10 671 \$
Partie à court terme	3 869 \$	10 671 \$
Partie à long terme	6 161 \$	- \$
	10 030 \$	10 671 \$

Les emprunts bancaires de l'Administration sont assortis de clauses restrictives au cours des neuf premiers mois de 2025. 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 des neuf premiers mois de 2025, 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 30 septembre 2025 ont été comptabilisés à l'état du résultat global par l'enregistrement d'un montant de 305 \$ (186 \$ en 2024) au poste des services professionnels et spéciaux.

7. ENGAGEMENTS

Aucun nouveau contrat important n'a été conclu au cours des neuf premiers mois de 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 30 septembre 2025	Engagements opérationnels	Engagements de prêt	Engagements de location
Reste de 2025	784 \$	321 \$	96 \$
2026-2029	297	10,253	836
2030-2035	227	-	126
	1 308 \$	10 574 \$	1 058 \$

Troisième trimestre 2025

Rapport de gestion

24 novembre 2025

EXAMEN ET ANALYSE DU TRAFIC

Trafic

Zone de pilotage	Trafic réel à travers T3 2024	Trafic réel à travers T3 2025	Écart par rapport à 2024	Variation en pourcentage à partir de 2024
Halifax	2 165	2 203	38	2%
Saint John	1 526	1 440	(86)	-6%
Placentia Bay	700	904	204	29%
Canso	468	562	94	20%
St. John's	506	366	(140)	-28%
Sydney	291	258	(33)	-11%
Autre Terre-Neuve	321	337	16	5%
Autre Obligatoire	433	403	(30)	-7%
Total	6 410	6 473	63	1%

Revenu (en milliers de dollars canadiens)

Zone de pilotage	Revenu réel à travers T3 2024	Revenu réel à travers T3 2025	Écart par rapport à 2024	Variation en pourcentage à partir de 2024
Halifax	7 284	7 827	542	7%
Saint John	5 796	6 022	226	4%
Placentia Bay	6 178	8 307	2 129	34%
Canso	2 601	3 330	729	28%
St. John's	1 861	1 511	(350)	-19%
Sydney	1 507	1 511	4	0%
Autre Terre-Neuve	1 724	1 857	133	8%
Autre Obligatoire	1 073	1 227	154	14%
Total	28 024	31 591	3 568	12.7%

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 1% par rapport à la même période en 2024, tandis que les niveaux de trafic des missions de pilotage ont augmenté de 12,7 % par rapport à 2024 pour les six premiers mois de 2025.

Le trafic à Halifax (N.-É.) a augmenté de 2 % par rapport à l'année d'avant. La baisse des mouvements de conteneurs et du trafic des vraquiers a été essentiellement compensée par une augmentation des affectations de pilotage pour les navires transportant des marchandises

diverses ainsi que pour les remorqueurs et les barges.

À Saint John (N.-B.), l'activité de pilotage a diminué de 6 % par rapport à 2024, et les recettes de pilotage pour le port ont augmenté de 4 %. Le trafic de vraquiers a diminué en raison de la maintenance d'une installation de potasse. Le trafic des navires transportant du gaz naturel liquide et la baisse des mouvements de conteneurs a augmenté.

Le pilotage dans la baie Placentia (T.-N.-L.) a augmenté de 29 % et les recettes ont augmenté de 34 % par rapport aux niveaux de 2024. Le trafic de navires-citernes a augmenté de 37 % à Whiffen Head en raison du besoin accru de transferts de navire à navire. Le trafic de navires-citernes a diminué de 32 % à Come-by-Chance en raison d'un arrêt temporaire de la raffinerie, qui est désormais opérationnelle. L'activité de dragage a également augmenté à Argentia, avec le flottage de la structure de base gravitaire vers Grand Banks, NL.

Dans le détroit de Canso (N.-É.), le trafic de navires-citernes a augmenté par rapport à la même période en 2024 et les mouvements des vraquiers ayant augmenté par rapport à l'année d'avant. Globalement, le pilotage dans le port a augmenté de 20 % et les recettes qui y sont reliées ont augmenté de 28 % en date de septembre 2025.

EXAMEN FINANCIER ET STATISTIQUE

Globalement, le trafic a augmenté de 1 % par rapport aux niveaux de 2024 en date de septembre 2025 et les recettes totales ont gagné 12,7 %. 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.) et le détroit de Canso (N.-É.).

En date de septembre 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 l'amortissement des navires au fur et à mesure que de nouveaux navires sont mis en service.

L'Administration a affiché à la fin du troisième trimestre un gain de 2 450 000 \$ (gain de 823 000 \$ en 2024). Un gain de 1 389 000 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 23 plaintes sur un total de 6 473 affectations en date du 30 septembre

2025. Pour la même période en 2024, 25 plaintes ont été reçues sur les 6 410 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 septembre 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 30 septembre		
(en milliers de dollars)		
	2025	2024
Exploitation	751	648
Formation	20	86
Ingénierie	4	17
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	775	751
Administration	118	140
Conseil	9	36
Total des frais de déplacement pour l'administration	127	176
Hébergement	10	8
Congrès	25	12
Total des frais d'hébergement et de congrès	35	20
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	937	947

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

Objectif d'entreprise	Indicateur	2025 T3 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	99,98 %	99,95 %		99,97 %
	% d'affectations sans plainte	99,64 %	99,75 %		99,71 %
	% d'affectations sans retard de pilotage de plus de 1 heure	98,15 %	99,00 %		97,82 %
	Nombre d'accidents du travail	2	0		2
	% de clients qui ont déclaré être satisfaits de l'engagement de l'Autorité en matière de sécurité, tel qu'enregistré dans le cadre du processus d'enquête annuel auprès des clients	-	100 %		98 %
	Retards causés par des problèmes d'entretien imprévus des bateaux-pilotes	4	0		3
	% de clients qui se disent satisfaits de l'efficacité des services de pilotage maritime fournis par l'Autorité, tels qu'ils ont été enregistrés dans le cadre du processus d'enquête annuel auprès des clients	-	80 %		78 %
<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	12	15		21
	Emprunts à court terme (000 \$)	0 \$	0 \$		0 \$
	Bénéfice avant perte sur la vente d'actifs (000 \$)	2 450 \$	2 200 \$		807 \$
	Trésorerie d'exploitation disponible (000 \$)	5 747 \$	4 500 \$		4 122 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Départs	0 \$	0 \$		500 \$
	Épargne accumulée (000 \$) Immobilisations	0 \$	0 \$		0 \$
	Nouveaux pilotes embauchés	7	3		3
	Nombre de déversements ou dommages environnementaux découlant des opérations reliées aux bateaux-pilotes	0	0		0
		0	0		0