

Société portuaire  
du Bas-Saint-Laurent  
et de la Gaspésie

Québec 

# RAPPORT ANNUEL

---

Année financière 2024-2025

  
BILAN  
5<sup>ème</sup>  
anniversaire

31 MARS 2025

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Le conseil d'administration et l'équipe</b>	<b>4</b>
2.1	Message du président	4
2.2	Membres du conseil d'administration	5
2.3	Comités du conseil d'administration	7
2.4	L'Équipe de la SPBSG	8
<b>3</b>	<b>Rapport d'activité</b>	<b>11</b>
3.1	Bilan 5 <sup>ème</sup> anniversaire	11
3.2	Contribution des ports à l'activité économique	13
3.3	Opérations portuaires	13
3.4	Infrastructures portuaires	16
3.5	Environnement et développement durable	17
3.6	Communication	22
3.7	Implication	24
3.8	Gestion de risques, sureté maritime et plan d'urgence	26
3.9	Remerciements	26
<b>4</b>	<b>Bilan par port</b>	<b>27</b>
4.1	Port de Gros-Cacouna	28
4.2	Port de Rimouski	36
4.3	Port de Matane	42
4.4	Port de Gaspé	47
4.5	Quai de Percé	53
<b>5</b>	<b>Les états financiers vérifiés au 31 mars 2025</b>	<b>55</b>

# 1. LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE (SPBSG)

Fondée le 30 mars 2020, à la suite du transfert des ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé, du Gouvernement fédéral au Gouvernement du Québec, la SPBSG s'est vu confier le mandat d'exploiter, d'entretenir et de développer ces ports par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD). Gérée par un conseil d'administration formé de représentants de chaque région portuaire, de représentants du MTMD et du ministère de l'Économie et de l'Innovation et de l'Énergie du Québec (MEIE), la SPBSG est une filiale de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB).

En septembre 2024, le MTMD a confié à la SPBSG le mandat de gérer le quai de Percé. Sa mission est de contribuer à sa vocation touristique, mettre en valeur les attraits naturels du tourisme maritime et favoriser les retombées économiques locales.

## Notre vision

La vision de la SPBSG est portée par la stratégie maritime du Gouvernement du Québec, Avantage Saint-Laurent, et vise à **contribuer au développement durable des ports** du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie en misant sur leur synergie et leur complémentarité.

## Notre raison d'être : **Développer pour s'ouvrir sur le monde**

Nos ports contribuent au développement durable de chaque communauté et sont ouverts sur le monde par la voie maritime du Saint-Laurent.

## Nos valeurs

La **sécurité** pour les usagers et les collectivités environnantes ;

L'**engagement** de notre équipe pour faire rayonner chaque port dans son milieu ;

Le **respect** des utilisateurs, des partenaires, des employés, des écosystèmes et des communautés riveraines.





Gerald Carter, président du conseil d'administration

# LE CONSEIL 2. D'ADMINISTRATION ET L'ÉQUIPE

## 2.1 Message du président

L'année financière qui s'est terminée au 31 mars 2025 marque les cinq (5) ans d'existence de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Cet anniversaire permet de souligner le chemin parcouru, depuis le transfert des installations portuaires du Gouvernement du Canada au Gouvernement du Québec, le 30 mars 2020, en pleine pandémie de COVID-19.

Du premier jour à aujourd'hui, je prends la mesure de ce que le conseil d'administration et le personnel de la SPBSG ont accompli. L'approbation par le MTMD de notre premier plan stratégique et du budget quinquennal d'immobilisation a permis à l'organisation de lancer plusieurs projets de mise à niveau et de développement des ports.

Notre conseil a continué ses représentations auprès du MTMD pour doter la SPBSG d'une structure de gouvernance plus agile. Notre objectif étant d'être au service des entreprises, afin de jouer pleinement notre rôle comme acteur du développement durable au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie.

Depuis les cinq (5) dernières années, la SPBSG a démontré l'importance des ports régionaux, auxquels sont liés plus de 3 000 emplois. Parmi toutes nos réalisations, j'aimerais souligner les plus marquantes des dernières années pour chacun des ports.

L'agrandissement de l'espace d'entreposage au port de Gaspé, essentiel pour appuyer la logistique du transport de l'industrie éolienne locale et créer des opportunités de développement pour d'autres entreprises de la région.

Le lancement du projet de réaménagement du port de Matane, dont l'étude d'impact a nécessité un travail considérable de notre équipe, de nos consultants en génie maritime et en environnement. Au cours des prochains mois, elle sera déposée au MTMD, puis au MELCCFP<sup>1</sup>, afin d'obtenir les autorisations requises. Toutefois, nous devons poursuivre nos démarches pour

assurer le financement du projet, afin de garantir sa réalisation, et ce, avant la fin de vie utile du quai commercial prévue en 2033.

Le port de Rimouski joue un rôle majeur pour la desserte de la Côte-Nord, pour la distribution des produits pétroliers et pour la pêche commerciale. La forte sédimentation du havre et des postes à quai s'avère un enjeu de taille pour préserver la sécurité de la navigation et la poursuite des activités portuaires. Ce qui a amené la Société à prioriser la réalisation d'une étude d'impact pour obtenir un décennal de dragage, lequel permettra une meilleure planification des travaux.

Les installations d'entreposage du port de Gros-Cacouna sont uniques dans l'est du Québec. Cette spécificité a contribué au choix du Groupe Lebel d'installer à Cacouna son usine de granules de bois et à construire ses entrepôts au port. Ces aires d'entreposage favorisent le choix du port pour l'acheminement des composantes d'éoliennes, destinées à la construction de plusieurs parcs au Bas-Saint-Laurent.

Cette année, la gestion du quai de Percé s'est ajoutée à notre mandat, ce qui témoigne de la confiance du MTMD envers notre organisation.

Je suis fier de faire partie de la SPBSG, de travailler auprès d'administrateurs compétents qui composent le conseil d'administration. Ils donnent de leur temps aux affaires de la Société et leurs conseils orientent nos décisions pour assurer une saine gestion et appuyer notre équipe. Au nom du conseil d'administration, je remercie tout le personnel de la Société. Ils sont engagés et déterminés à concrétiser notre vision des ports du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

**Gerald Carter**  
**Président du conseil d'administration**

## 2.2 Membres du conseil d'administration



### Gerry Carter

EX PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Canada Streamship Line

Président du conseil d'administration  
Nommé par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)



### Marie-Josée Huot

DIRECTRICE GÉNÉRALE

Centre local de développement de la MRC de Rivière-du-Loup

Présidente comité stratégique et comité ressource humaine  
Membre du comité vérification et audit



### Geneviève Allard

CONSEILLÈRE EN ENTREPRENEURIAT ET PROMOTION

Ville de Rimouski

Membre du comité stratégique et membre du comité gouvernance et éthique



### Annie Fournier

DIRECTRICE GÉNÉRALE

Société d'aide au développement de la collectivité de Matane

Présidente du comité de vérification et d'audit  
Membre du comité stratégique



### Marty Fournier

AGENT DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
ET GESTIONNAIRE DE PROJET

Ville de Gaspé

Président du comité de gouvernance et éthique  
Membre du comité ressource humaine et du comité stratégique



## Réal Robichaud

RETRAITÉ EX-VP

Agence Maritime LOLA

Membre du comité de ressource humaine et du comité de gouvernance et éthique



## Richard Perron

EX-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Cepsa Chimie Bécancour

Membre du comité ressource humaine



## Yves Hamelin

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Cabinet SAV3

Membre du comité de vérification et d'audit



## Michael-Todd Duguay

ANALYSTE

Direction du transport et de la stratégie maritime

Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Observateur pour le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)



## Stéphane Pigeon

DIRECTEUR DES TERRAINS ET  
DES INFRASTRUCTURES INDUSTRIELS

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE)

Observateur pour le Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE)



## Nicole Trépanier

DIRECTRICE RELATIONS EXTERNES

Fednav

Observatrice pour le secteur maritime, nommée par la SPBSG

## 2.3 Comités du conseil d'administration

Conseil d'administration et comités	Rôle	Nombre de rencontres en cours d'année
Conseil d'administration	Il joue un rôle central dans la gouvernance de la Société. Il oriente les décisions stratégiques et protège les intérêts de l'organisation.	10
Comité de vérification et d'audit	Il veille à ce que des mécanismes de contrôle interne soient mis en place et s'assure qu'ils soient adéquats et efficaces. Il examine les états financiers et met en place des processus de gestion de risques.	4
Ressource humaine	Il assure la mise en place des politiques concernant les ressources humaines, sous réserve de la Loi sur la fonction publique, lorsque celle-ci s'applique.	-
Gouvernance et éthique	Il surveille les activités du conseil et des comités pour élaborer les règles de gouvernance et d'éthique pour la conduite de la Société.	-
Stratégique	Il évalue la position stratégique de la Société, compte tenu de l'évolution des marchés des zones portuaires, ainsi que ses axes de développement à moyen et long terme.	1

## 2.4 L'équipe de la SPBSG



**Anne Dupéré**  
Présidente-directrice générale

La Société portuaire compte sur une équipe engagée pour mener son mandat. Elle est composée de 12 personnes dédiées à la gestion des installations portuaires sous la direction d'Anne Dupéré, présidente-directrice générale.

### Nos maîtres de port

Nos maîtres de port sont en première ligne pour servir les usagers qui fréquentent nos ports. Ils ont pour rôle de superviser toutes les opérations portuaires et veillent à l'état des infrastructures. Ils alimentent l'organisation pour identifier les interventions à mener sur les infrastructures et en environnement.

Ils portent également une oreille attentive sur la communauté environnante quant aux impacts des opérations portuaires dans le milieu. Ils participent aux communications avec les entreprises, les municipalités et la population locale.

Soulignons la grande disponibilité de Louis, Yannick, Jean-Pierre et Lise. Ils assurent une veille 24 heures sur 24, 365 jours par année. La SPBSG est privilégiée de les compter dans son équipe.



**Louis D'Amours**  
Maître de port de Gros-Cacouna



**Yannick Isabelle**  
Maître de port de Rimouski



**Jean-Pierre Harrison**  
Maître de port de Matane



**Lise Nadeau**  
Maître de port de Gaspé

## Notre équipe en infrastructures portuaires

Notre équipe en infrastructures portuaires est chargée des travaux d'inspection, d'entretien et de construction. Sous la direction de David Parent, directeur des infrastructures portuaires, expert en génie maritime, Jean-François Mattiucci et Daniel Arseneault, nos chargés de projets s'investissent pleinement dans leur travail.



**David Parent**

Directeur des infrastructures portuaires



**Jean-François Mattiucci**

Chargé de projet - infrastructures portuaires



**Daniel Arseneault**

Chargé de projet - infrastructures portuaires

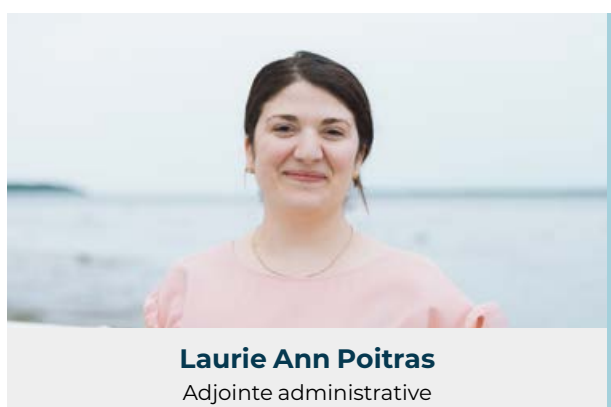
## Notre équipe en environnement et au développement durable

Cette équipe joue un rôle stratégique dans l'organisation. Elle planifie, initie, organise et supervise les aspects environnementaux et de développement durable de l'organisation. Caroline Ratté en assure la direction. Marina Lepen, chargée de projet, assure un soutien aux dossiers en environnement et à l'organisation des consultations publiques. Elle est également responsable du dossier de certification de l'Alliance Verte des 4 ports et gère les communications de la SPBSG.



## Notre équipe à l'administration

La responsabilité de l'administration revient à la présidente-directrice générale, laquelle est appuyée par Nadia D'Astous, qui voit à l'ensemble des opérations comptables, à la facturation et au support des appels d'offres. Laurie Ann Poitras, à titre d'adjointe administrative, appuie la présidente-directrice générale ainsi que toute l'équipe dans diverses tâches.



# 3. RAPPORT D'ACTIVITÉ

## 3.1 Bilan 5<sup>ème</sup> anniversaire

Le 31 mars 2025 marquait les cinq (5) ans d'existence de la SPBSG. Le 1<sup>er</sup> avril 2020, au début de la pandémie de COVID-19, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec confiait à la SPBSG, le mandat, d'exploiter, d'entretenir, de mettre à niveau les infrastructures et de les développer. Les défis étaient nombreux :

- Constituer un conseil d'administration qui rassemble des gens ayant des connaissances du secteur maritime et des enjeux économiques, sociaux et environnementaux des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie ;
- Recruter du personnel dédié au mandat de gestion des ports ;
- Rendre compte de l'état des infrastructures portuaires afin de réaliser une planification stratégique, ainsi qu'un plan d'immobilisation quinquennal ;
- Rattraper le déficit d'entretien des ports des 20 dernières années.

La SPBSG s'est donné 3 objectifs dans son premier plan stratégique :

### Obtenir l'approbation du plan stratégique et du budget quinquennal 21-26 par le MTMD

Le MTMD a approuvé des investissements totaux de près de 160 M\$, dont près de 100 M\$ en mise à niveau et 60 M\$ pour des projets de développement. Au 31 mars 2025, plusieurs projets d'immobilisation étaient complétés, en cours de réalisation ou en planification. Les projets de réaménagement des ports de Matane et de Rimouski sont toujours au stade de planification. Ce sont des projets à long terme, compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser, des délais pour obtenir les approbations de financement et les autorisations environnementales.

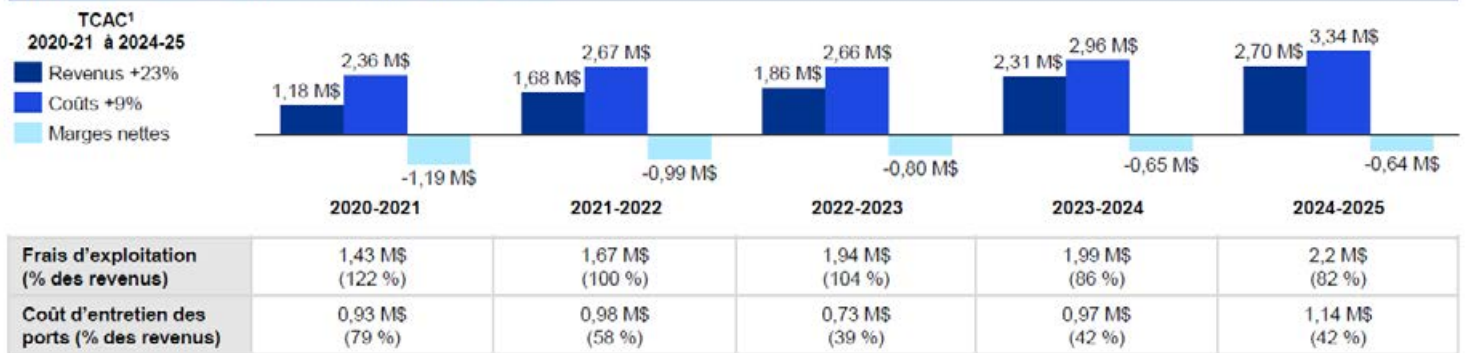
Projets d'immobilisation	Engagement \$	Décaissé \$ au 31-03-2025	État d'avancement %
Mise à niveau	96 241 187	15 101 119	16%
Développement	60 390 717	13 615 025	23%
<b>Total SPBSG</b>	<b>156 631 904 \$</b>	<b>28 716 144 \$</b>	<b>18%</b>

# Tendre vers l'autofinancement des opérations portuaires et d'entretien sur un horizon de 10 ans

Les revenus de la SPBSG ont connu une progression importante au cours des cinq (5) dernières années avec une croissance annuelle moyenne de 23 %, alors que les coûts ont augmenté à un rythme de 9 % pour la même période. L'ajustement des tarifs portuaires a contribué à cette hausse. L'objectif est d'atteindre 4 M\$ de revenus d'ici 2031, ce qui permettrait de couvrir les dépenses d'opération et d'entretien des infrastructures portuaires. Il nous faudra au cours des prochaines années maximiser les sources de revenus et contrôler nos dépenses.

## Évolution des principaux indicateurs financiers, incluant les amortissements

En dollars, en tonnes métriques et en nombre; 2020-21 à 2024-25



Source : Rapport KPMG 2024, étude des retombées économiques des 4 ports.

## S'entendre avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable au sujet d'une nouvelle convention qui procure à la Société plus d'agilité et de flexibilité dans l'exécution de son mandat

La SPBSG n'a pas réussi à obtenir une convention qui lui offre plus d'agilité pour répondre aux besoins des entreprises et de jouer pleinement son rôle en tant qu'acteur du développement économique régional. Toutefois, les nombreux échanges avec le MTMD ont permis de mieux comprendre nos limites respectives. Plusieurs scénarios et modèles de gouvernance ont été étudiés au cours de la dernière année. Dans les années à venir, nous pouvons espérer trouver un modèle de gouvernance à la satisfaction du Ministère et de la Société.

## 3.2 Contribution des ports à l'activité économique

La SPBSG s'est donné comme vision de contribuer au développement durable des ports en misant sur leur synergie et leur complémentarité. Afin d'avoir un portrait de leur contribution à l'économie régionale, la Société a confié un mandat à la firme KPMG. Les quatre (4) ports contribuent à soutenir plus de 3 100 emplois directs et indirects et à générer plus de 415 M\$ annuellement au produit intérieur brut du Québec (PIB).

### Sommaire des impacts économiques des différents ports<sup>2</sup>

En nombre et en dollars; 2023-2024

	Matane <sup>3</sup>	Gaspé	Gros-Cacouna	Rimouski	SPBSG (total)
Emplois soutenus	1 144	862	595	512	3 113
Contribution au PIB	166,8 M\$	97,0 M\$	78,6 M\$	73,0 M\$	415,4 M\$
Recettes fiscales	20,5 M\$	14,4 M\$	10,1 M\$	9,2 M\$	54,2 M\$
Vocation et activités liées	<i>Industriel-commercial</i> Activités commerciales et industrielles (fabrication de composants éoliens, de matériaux, de modules, de pièces, de pâte à papier), chantier naval, traverses (STQ, CN/Cogema)	<i>Industriel-commercial / croisières</i> Activités commerciales et industrielles (fabrication de composants d'éolien, fabrication de matériaux), chantier naval, croisières, sécurité maritime/préservation d'écosystèmes (Garde Côtière)	<i>Industriel-commercial</i> Activités commerciales et industrielles (transformation des ressources naturelles – perlite, produits forestiers, fabrication de matériaux, capture et distribution de produits de la mer – PNWW)	<i>Industriel-commercial, scientifique touristique</i> Activités commerciales et industrielles (distribution de produits pétroliers, fabrication de matériaux, capture, transformation et distribution de produits de la mer), recherche océanographique (bateau et instituts scientifiques), tourisme (marina, cargo-passager)	

Source : Rapport KPMG 2024, étude des retombées économiques des 4 ports.

## 3.3 Opérations portuaires

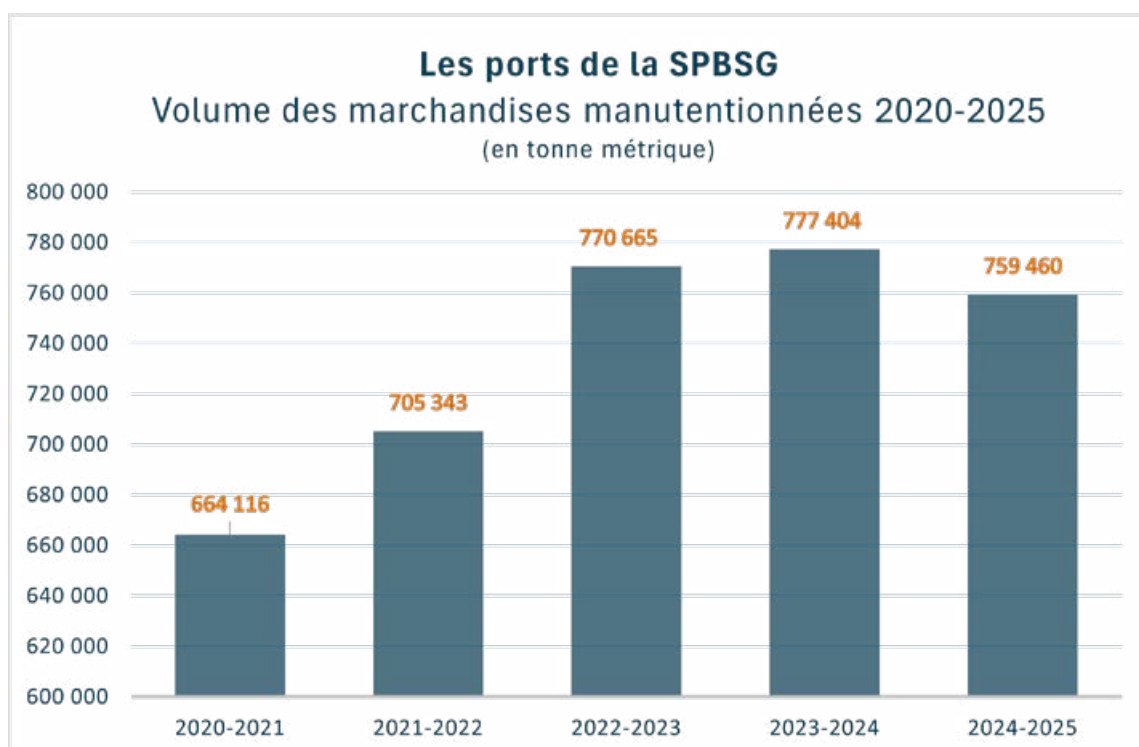
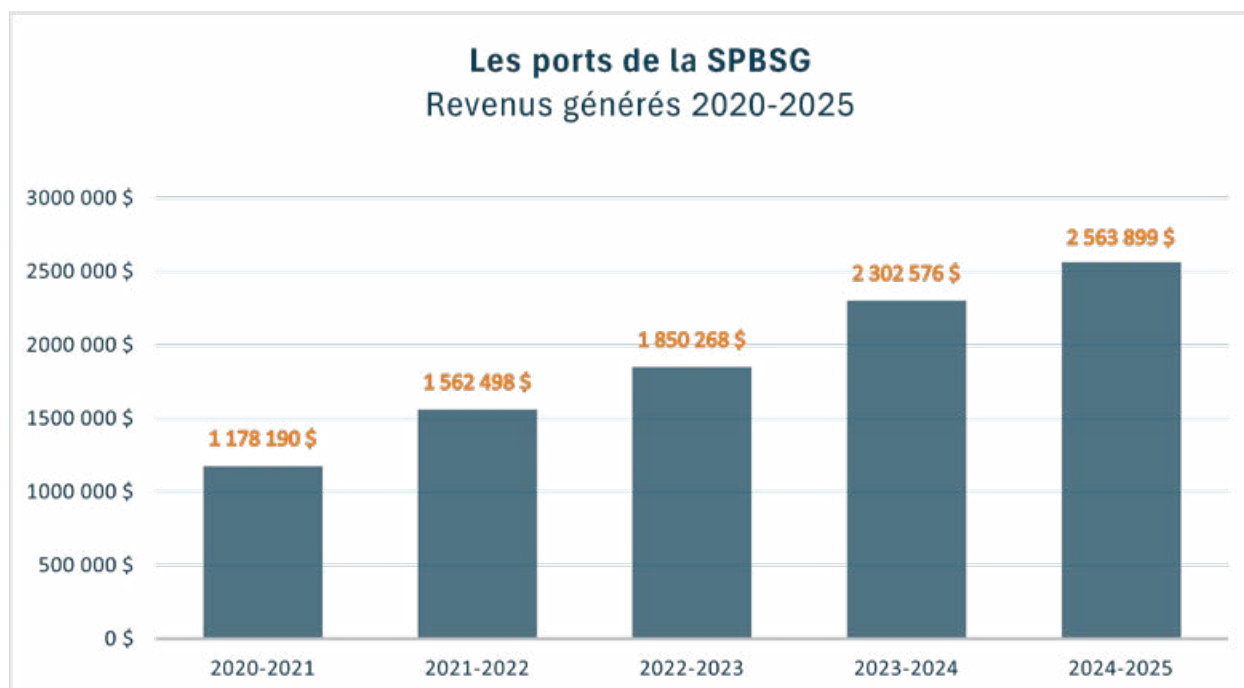
L'activité portuaire a continué sa progression dans nos quatre (4) ports au cours de l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 2025, tant au chapitre des revenus que, dans une moindre mesure, du volume de marchandises transbordées.



Au 31 mars 2025, les revenus générés par les ports ont augmenté de 11 % par rapport à l'année précédente. La croissance de nos revenus permettra, d'ici quelques années, de couvrir les frais de gestion et d'entretien des ports.

Le contexte économique en forte perturbation a eu un effet sur le volume de marchandises manutentionnées dans les infrastructures, enregistrant une baisse de 2 % par rapport à l'année précédente. Néanmoins, le port de Gros-Cacouna a connu une hausse de 14 % par rapport à l'année 2023-2024.

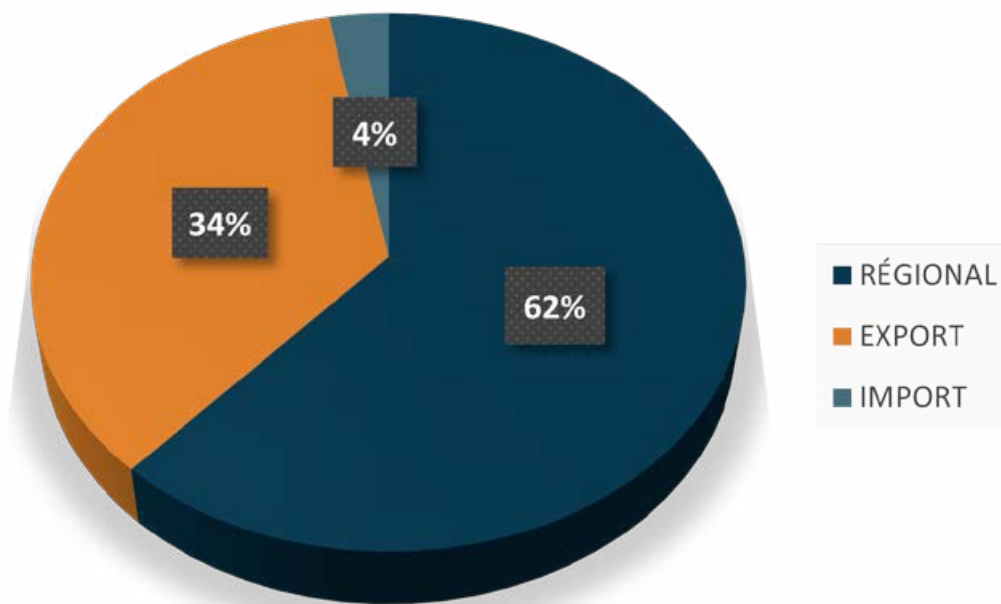
D'ailleurs, il est à noter que pour l'ensemble des ports, le volume de marchandises destinées à l'exportation a connu une croissance de 11 % en volume de marchandises.



## Les ports de la SPBSG

### Proportion des échanges commerciaux

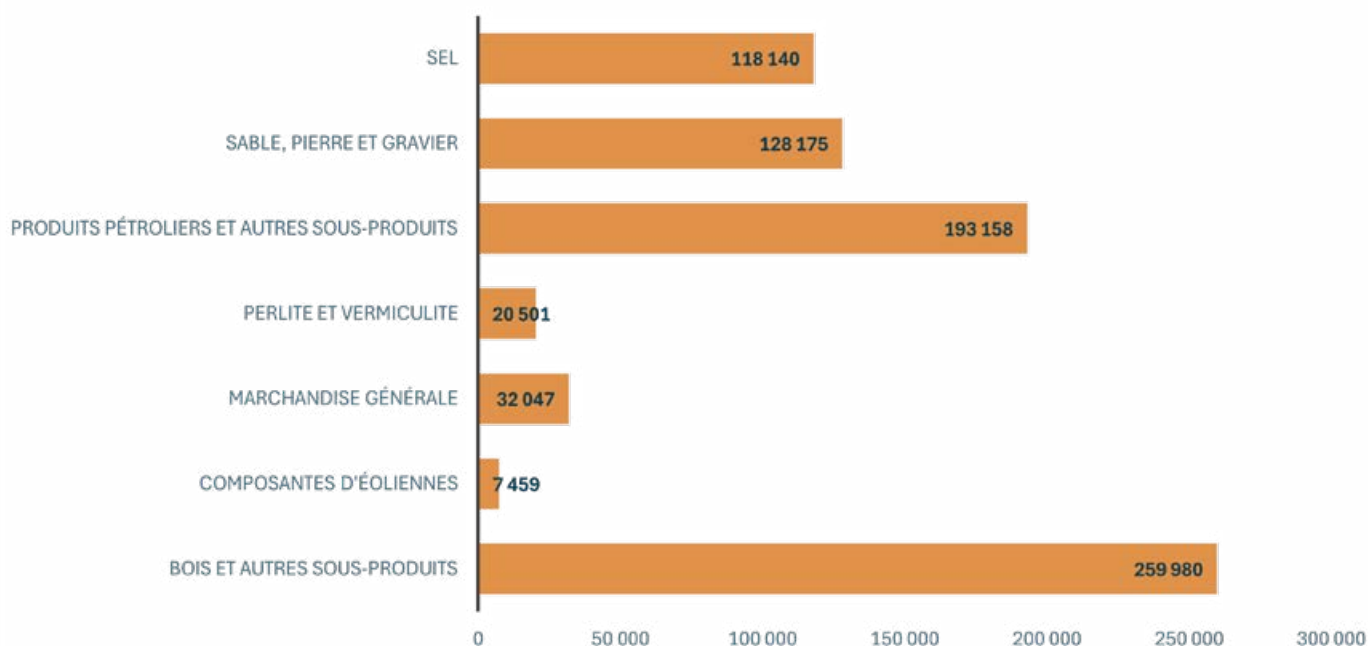
Année financière 2024-2025  
(selon le volume de tonne métrique)



## Les ports de la SPBSG

### Types de marchandises transbordées 2024-2025

(en tonne métrique)



## 3.4 Infrastructures portuaires

La SPBSG poursuit les investissements prévus à son plan d'immobilisation. Le tableau suivant présente les engagements financiers globaux pour chacun des ports et le pourcentage d'avancement au 31 mars 2025. Le détail des projets est présenté à la section du bilan par port.

Suivi des investissements en immobilisation au 31 mars 2025

Ports	Mise à niveau		Développement	
	Engagements	% d'avancement	Engagements	% d'avancement
Gaspé	4 220 967 \$	67%	13 068 881 \$	92%
Matane	42 379 295 \$	9%	88 048 365 \$	8%
Rimouski	41 463 934 \$	12%	- \$	
Gros-Cacouna	8 176 990 \$	41%	14 050 723 \$	30%
<b>Global SPBSG</b>	<b>96 241 187 \$</b>	<b>16%</b>	<b>115 167 970 \$</b>	<b>23%</b>

Les projets de réaménagement des ports de Matane et de Rimouski sont au stade de planification considérant l'ampleur des travaux à réaliser, les délais pour obtenir les approbations de financement et les autorisations environnementales.

Le projet d'amélioration des infrastructures d'amarrage pour les ports de Gros-Cacouna, Rimouski et Gaspé, consiste au remplacement des bornes d'amarrage, des taquets et des défenses. La durée de vie utile de ces équipements, âgés de plus de 30 ans, est atteinte et ils sont essentiels pour assurer la sécurité des navires et du personnel navigant. Ce mandat a été confié à la firme Cima +. Les ingénieurs ont réalisé un rapport d'état afin de planifier certains travaux qui débiteront au cours de la prochaine année financière.

Les inspections biennuelles des quais permettent d'identifier l'état des différentes composantes de chaque port et de prioriser les interventions pour maintenir les actifs.

Au cours de l'exercice financier 2024-2025, le MTMD a confié à la SPBSG la gestion du quai de Percé, lequel appartient au Gouvernement du Québec. Une inspection minutieuse du quai a permis d'établir un plan de travail pour assurer le maintien de cet actif. Le quai de Percé joue un rôle majeur de l'offre touristique de la Gaspésie.

## 3.5 Environnement et développement durable

### 3.5.1 PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN AU PORT DE GROS-CACOUNA

À la suite du dépôt de l'étude d'impact environnemental concernant le décennal de dragage au port de Gros-Cacouna en février 2023, le projet est passé à une étape importante en 2024. En effet, le projet a été soumis à l'analyse du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Cette étape a marqué le début d'un processus rigoureux de consultation et d'évaluation, visant à assurer la transparence et la participation du public. Le BAPE a tenu une période d'information publique et des audiences publiques afin de recueillir les préoccupations et les commentaires des citoyens, des groupes concernés et des experts.

Le rapport d'enquête et d'audience publique du BAPE sur le programme de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna a été publié en mars 2025. La commission s'est montrée satisfaite des explications fournies et des engagements pris par la SPBSG pour répondre aux préoccupations du milieu et protéger la biodiversité.

Cette démarche permet d'éclairer la prise de décision gouvernementale quant à la réalisation du projet. Une décision est attendue au courant de l'année 2025 afin de pouvoir effectuer un 1<sup>er</sup> dragage à l'automne de la même année.

### 3.5.2 ÉTUDE D'IMPACT DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Dans le cadre du projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane, la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement s'est poursuivie afin d'évaluer les implications techniques, environnementales, économiques et sociales du projet.



Ainsi, plusieurs études ont été menées au cours de l'année :

- Des études en génie et des études conceptuelles ont été réalisées afin d'évaluer les différents scénarios d'aménagement en fonction des contraintes du site, des infrastructures existantes, des besoins des usagers et des objectifs visés;
- Des études en environnement ont été faites afin de caractériser les milieux physiques, biologiques et humains dans le but d'identifier les enjeux du projet, leurs impacts et proposer des mesures d'atténuation pour minimiser les effets du projet de réaménagement du port de Matane;
- Sur le plan économique, une étude a permis d'analyser les retombées économiques attendues, notamment en termes de création d'emplois et de dynamisation du territoire à l'issue d'un tel projet.

Enfin, la SPBSG a poursuivi sa démarche de participation publique. Cela s'est traduit par diverses activités de consultation avec les parties prenantes au projet : des séances d'échanges et d'information ouvertes au public et une consultation en ligne permettant aux citoyens de formuler leurs attentes, besoins, préoccupations potentielles et suggestions. Les commentaires recueillis ont été pris en compte dans l'ajustement du projet.

De ce fait, différents groupes ont été consultés : représentants municipaux, communauté d'affaires, usagers, Première Nation Wolastoqiyik Wahiasekwik, Secrétariat Mi'gmaWei Mawio'mi, organismes environnementaux, riverains du port, pêcheurs commerciaux et grand public.

Ainsi, près d'une cinquantaine d'organisations ont été rencontrées aux diverses étapes du projet d'étude et près d'une centaine de citoyens ont participé aux activités de consultation publique organisées en présentiel ou en ligne permettant à tous de formuler leurs observations.

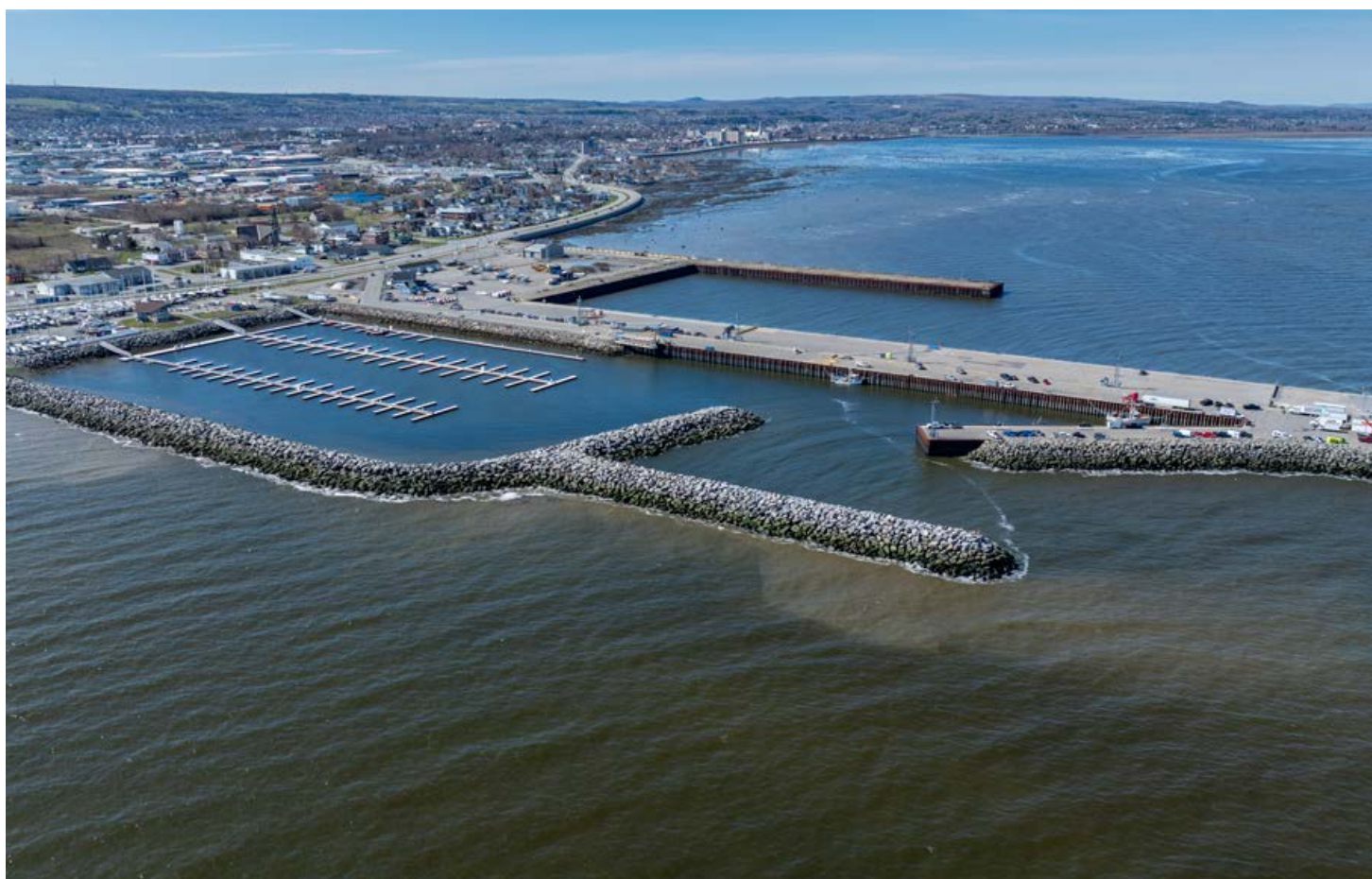
La SPBSG est soucieuse de maintenir une cohabitation harmonieuse avec les usagers, les communautés riveraines et les habitats fauniques et floristiques qui entourent ses infrastructures portuaires.

### 3.5.3 ÉTUDE D'IMPACT DANS LE CADRE DU PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE RIMOUSKI

Un processus similaire a également été poursuivi pour le projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Rimouski avec la réalisation de plusieurs études au cours de l'année, notamment des études en génie, conceptuelles, environnementales et économiques.

Ce projet qui comportait initialement deux volets, soit la consolidation des installations portuaires le long de la jetée ouest et du quai transversal ainsi qu'un programme décennal de dragage, a été scindé afin de prioriser le programme décennal de dragage.

En effet, compte tenu des difficultés actuelles de navigation dans le havre du port, les postes à quai ainsi que le chenal d'accès engendrés par le niveau élevé d'ensablement au port de Rimouski, le programme décennal de dragage est priorisé au niveau de l'échéancier afin de maintenir les installations portuaires de Rimouski fonctionnelles et sécuritaires.



## 3.5.4 PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

La SPBSG est fière d'avoir adopté son premier PADD 2025-2028 afin de guider les actions de notre organisation pour que les générations futures héritent d'un milieu en équilibre avec les besoins des entreprises, de la population et de l'environnement.

Les huit (8) objectifs poursuivis découlent de la Stratégie gouvernementale de développement durable et permettront :

1. De protéger les espèces fauniques et floristiques ;
2. De réduire l'intensité énergétique du transport ;
3. D'appuyer le développement régional durable ;
4. D'évaluer la durabilité de nos interventions ;
5. De soutenir la recherche et l'innovation ;
6. D'accroître nos acquisitions responsables ;
7. D'accroître la durabilité des infrastructures portuaires ;
8. D'accroître la gestion des matières résiduelles.

Le conseil d'administration et toute l'équipe de la SPBSG sont engagés dans cette démarche puisqu'elle est en cohérence avec notre vision et les valeurs auxquelles nous croyons : le respect, l'engagement et la sécurité.

## 3.5.5 ALLIANCE VERTE

Depuis 2022, la SPBSG est certifiée Alliance Verte, un programme environnemental ambitieux destiné à l'industrie maritime en Amérique du Nord et en Europe. Cette initiative volontaire permet aux ports gérés par la SPBSG d'améliorer leurs performances environnementales en ciblant les enjeux clés liés à la qualité de l'air, de l'eau et des sols, ainsi qu'à la protection de la biodiversité et aux relations avec les communautés. Pour obtenir cette certification, la SPBSG doit remplir toutes les exigences du processus rigoureux et transparent de la certification. Tous les deux ans, la SPBSG fait auditer ses résultats par un vérificateur externe accrédité.



### Niveaux

La progression des participants est évaluée annuellement, sur une échelle de 1 à 5, à l'aide d'indicateurs de performance faisant l'objet d'une révision annuelle dans l'esprit d'amélioration continue au cœur du programme environnemental.



En 2024, année de vérification, la SPBSG a maintenu son niveau 2 pour cinq (5) critères de la certification Alliance Verte, soit :

- Émissions atmosphériques, GES et polluants atmosphériques
- Gestion des matières résiduelles
- Harmonisation des usages
- Leadership environnemental
- Prévention des déversements et gestion des eaux pluviales

Et a augmenté de niveau pour trois (3) critères :

- Écosystèmes aquatiques : atteinte du niveau 2
- Bruit sous-marin : atteinte du niveau 2
- Relations avec les communautés : atteinte du niveau 3

## 3.6 Communication

Afin d'informer de manière proactive et transparente les usagers, les résidents locaux et la population en général, la Société a poursuivi ses actions de communications via différents outils.



Elle utilise notamment son site web pour présenter, entre autres, ses installations portuaires, ses projets en cours et ses actions en matière de développement durable.



Également, la SPBSG possède une page Facebook et une page LinkedIn :

- <https://www.facebook.com/SocietePortuaireBasStLaurentGaspesie>
- <https://www.linkedin.com/company/societe-portuaire-bslg/>



Des publications régulières sur ces plateformes permettent d'atteindre un public plus large et d'interagir directement avec la communauté.



La Société diffuse également des infolettres, afin d'informer les citoyens et parties prenantes de l'avancement des projets.

En complément, elle assure une présence dans des revues spécialisées ou encore des événements professionnels, ce qui lui permet de valoriser son expertise auprès d'un public ciblé et professionnel, tout en renforçant sa crédibilité dans son secteur d'activité.



Par ailleurs, la SPBSG a bénéficié d'une belle couverture médiatique locale et nationale. Plusieurs articles ont été publiés sur nos activités et projets en cours d'année, notamment :

- Le processus du BAPE sur le projet de décennal de dragage au port de Gros-Cacouna ;
- Les premières croisières hivernales internationales sur le fleuve Saint-Laurent en 2025, marquant une grande première pour la région avec des escales au port de Gaspé ;
- Le budget des travaux de réaménagement du port de Matane et également les consultations publiques préalables au dépôt de l'étude d'impact environnemental prévue pour le printemps 2025 ;
- La réalisation des études dans le cadre du projet de réaménagement des installations portuaires de Rimouski.

Plusieurs entrevues ont eu lieu avec des médias régionaux au cours de l'année.

Plus globalement, notre veille médiatique nous a permis d'observer qu'il est fait mention des ports de la SPBSG dans plusieurs articles de presse. En effet, tout au long de l'année 2024-2025, les médias ont couvert différents sujets touchant de près ou de loin aux infrastructures portuaires de la SPBSG, démontrant l'impact socio-économique des ports dans leur milieu respectif.

Plus de 140 articles ont traité de nos activités et projets en cours d'année, ou ont fait mention des ports gérés par la SPBSG :

- Port de Gros-Cacouna : 91 articles
- Port de Gaspé : 13 articles
- Port de Matane : 20 articles
- Port de Rimouski : 19 articles
- La SPBSG et ses 4 ports : 4 articles

Enfin, à l'occasion du cinquième (5) anniversaire de la SPBSG, nous sommes à repenser notre image afin de différencier nos ports le long du fleuve Saint-Laurent. Cette nouvelle image sera lancée au cours de la prochaine année.



## 3.7 Implication

Nous souhaitons apporter notre contribution au domaine de la recherche et de l'innovation dans le secteur maritime. Comme organisation responsable, la SPBSG est sensible aux enjeux sociaux, environnementaux, aux impacts socio-économiques des ports et est résolument tournée vers la recherche de solutions durables. Ainsi, nous collaborons à divers projets de recherche et nous impliquons dans divers organismes et organisations.

Voici un résumé de nos implications :

### Projet de recherche

Organismes et organisations	Description
Biopterre	Caractérisations physicochimiques et microbiologiques des boues de dragage en vue de leur incorporation future dans des litières à chats
Innovation maritime	Déploiement expérimental et mesure de l'efficacité du système de confinement « Sub Sea Quieter » pour contrer la pollution sonore sous-marine et la turbidité lors de travaux en milieu côtier
Université Concordia	Développement d'un liant bas carbone à base de sédiments de dragage
Université de Montréal	Corridor Maritime Vert : un agenda de décarbonation du transport maritime et portuaire
Université du Québec à Rimouski	Réhabilitation durable des infrastructures portuaires de l'Est du Québec : Solutions innovantes pour la gestion de la détérioration structurelle en milieu marin
Université du Québec en Outaouais	Détecter et prédire la présence de bélugas pour réduire leur exposition à la navigation dans l'estuaire moyen du Saint-Laurent

# Implication

Organismes et organisations	Description
<a href="#">Centre d'expertise en logistique portuaire</a>	Conseil d'administration et comité de programmation
<a href="#">Corridor économique intelligent</a>	Comité consultatif
<a href="#">Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)</a>	Membre
<a href="#">Institut des sciences de la mer (ISMER)</a>	Conseil d'administration
<a href="#">Table régionale Énergie Climat</a>	Membre



## 3.8 Gestion de risques, sûreté maritime et plan d'urgence

Le plan de gestion de risque permet à la SPBSG d'identifier, d'évaluer et de hiérarchiser les risques liés aux activités de notre organisation. Ce sont principalement les risques liés aux infrastructures qui ont mobilisé notre équipe en cours d'année, d'une part, pour assurer la sécurité des navires qui fréquentent nos ports et, d'autre part, pour identifier les travaux afin d'améliorer la sécurité des installations.

Afin de maintenir notre plan de sûreté et de répondre aux exigences de Transport Canada, nos maîtres de port assurent une veille et adoptent les mesures correctives au besoin. De plus, les plans d'urgence de chacune de nos installations ont été mis à jour et partagés avec les usagers et les autorités locales impliquées en cas d'urgence

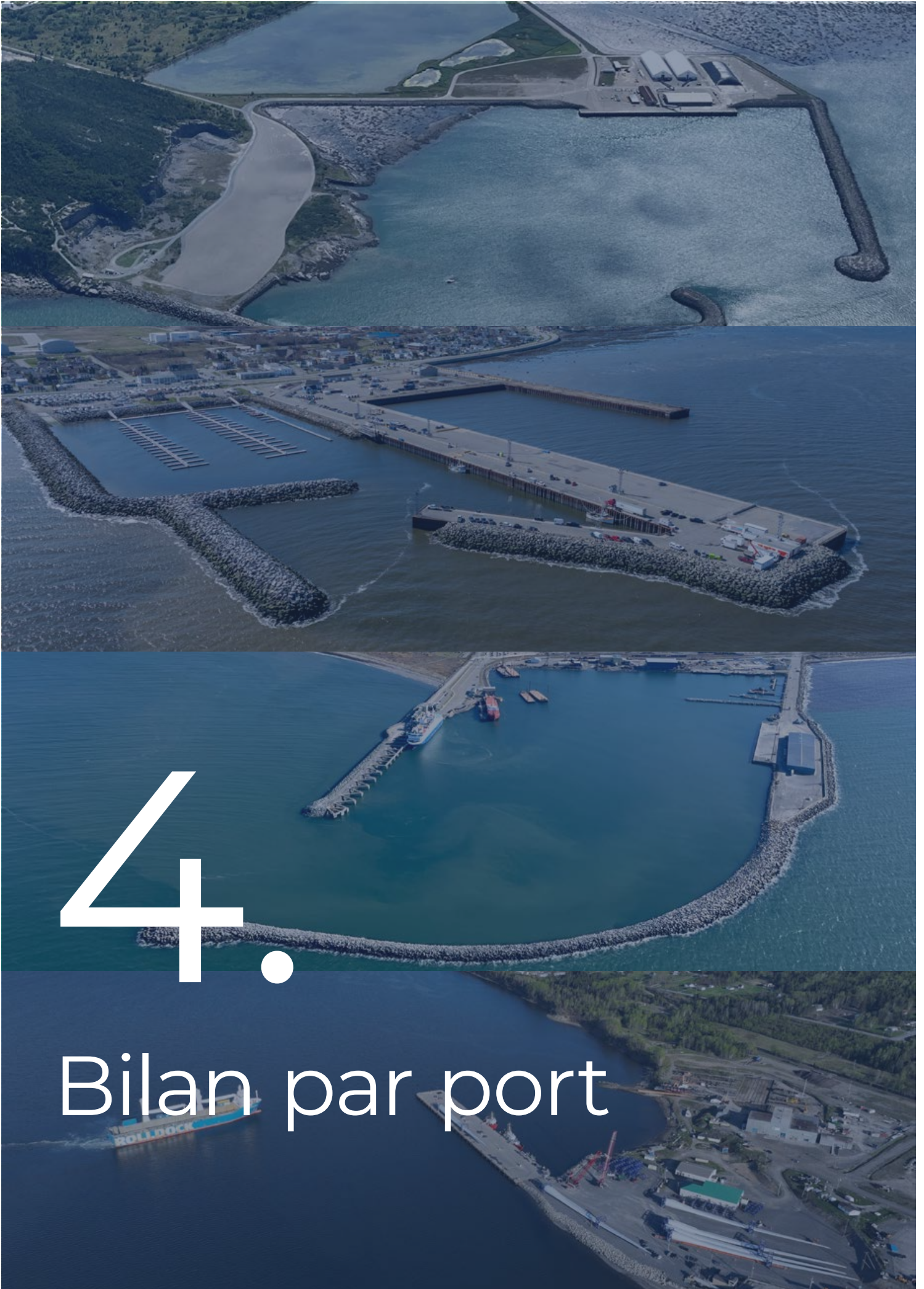
## 3.9 Remerciement

La Société a l'avantage de réunir des personnes de talents, qui sont engagées pour réussir les défis de notre organisation. Je remercie chaleureusement notre président, monsieur Gerry Carter, les membres du conseil d'administration, ainsi que l'ensemble du personnel de la SPBSG pour leur confiance. Je suis très privilégiée de pouvoir compter sur leurs conseils et leur travail afin de faire rayonner les ports du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.



Anne Dupéré, présidente-directrice générale





# Bilan par port

## 4.1 Port de Gros-Cacouna



Situé sur la rive sud du Saint-Laurent à environ 200 km à l'est de Québec, le port de Gros-Cacouna dispose de deux (2) postes à quai en eau profonde, d'une longueur totale de 282 mètres. Ces facilités d'entreposage sont uniques dans l'est du Québec. La configuration des installations offre une rapidité de chargement et de déchargement des marchandises. Une bretelle de l'autoroute 20 donne un accès direct à l'installation portuaire.

## 4.1.1 FAITS SAILLANTS

La SPBSG a confié un mandat à la firme-conseil KPMG, afin qu'elle évalue la contribution du port de Gros-Cacouna à l'économie du Québec ainsi que les retombées économiques, directes et indirectes, associées aux activités portuaires à Gros-Cacouna. En résumé :

**EMPLOIS  
SOUTENUS**

**595**

**PRODUIT  
INTÉRIEUR BRUT  
(PIB)**

**78,6**  
(M \$)/année

**RECETTES  
FISCALES**

**10,1**  
(M \$)/année

En mai 2024, le ministère de l'Environnement, de la Lutte aux Changements Climatiques de la Faune et des Parcs (MELCCFP) jugeait recevable notre étude d'impact, concernant la demande de décennal de dragage au port de Gros-Cacouna. Cette étape a lancé le processus des audiences publiques encadré par le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du Québec. Celles-ci se sont déroulées à l'automne 2024.

Le BAPE a rendu son rapport à la fin février 2025. Il recommande au ministre de l'Environnement d'autoriser les travaux de dragage. Ceux-ci pourraient se tenir à l'automne 2025, à la condition que la SPBSG reçoive l'approbation du MELCCFP. Cette autorisation décennale permettra à la Société de planifier des travaux de dragage pour les prochains dix (10) ans.



Le dragage est nécessaire au port de Gros-Cacouna considérant qu'il y a une sédimentation naturelle en continu dans le havre et aux postes à quai. Cette situation entraîne des risques pour la sécurité des navires qui transbordent la marchandise au port de Gros-Cacouna.

L'annonce d'Hydro-Québec en 2023 concernant la construction de cinq (5) parcs éoliens au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie a stimulé les acteurs de cette industrie à déposer des propositions, dans le but d'obtenir des contrats. Considérant la grosseur des composantes d'éoliennes, le transport maritime est celui qui est favorisé par les fournisseurs. Le port de Gros-Cacouna est donc sollicité pour le déchargement et l'entreposage de ces composantes. À la suite de l'entente entre la Première Nation Wolastoqiyik Wamspekwuk (PNWW) et le MTMD, la SPBSC a aménagé un espace d'entreposage temporaire d'une superficie de près de 55 000 mètres carrés. Cette aire d'entreposage facilitera leur stockage en vue de la construction des parcs éoliens. Les premiers déchargements auront lieu au cours de la prochaine année.



Source : Hydro-Québec





Source : Première Nation Wolastoqiyik Wamtsiq

La SPBSG partage le territoire avec la PNWW. Notamment, elle occupe une partie de la zone à l'est du port et la montagne. À l'été 2024, la PNWW a débuté ses activités au centre d'observation des bélugas (Putep't-awt). Ce centre s'ajoute aux activités touristiques offertes dans la région, en plus de sensibiliser la population à l'habitat de ces mammifères marins. La SPBSG tient à souligner l'excellente collaboration de l'équipe de la PNWW.

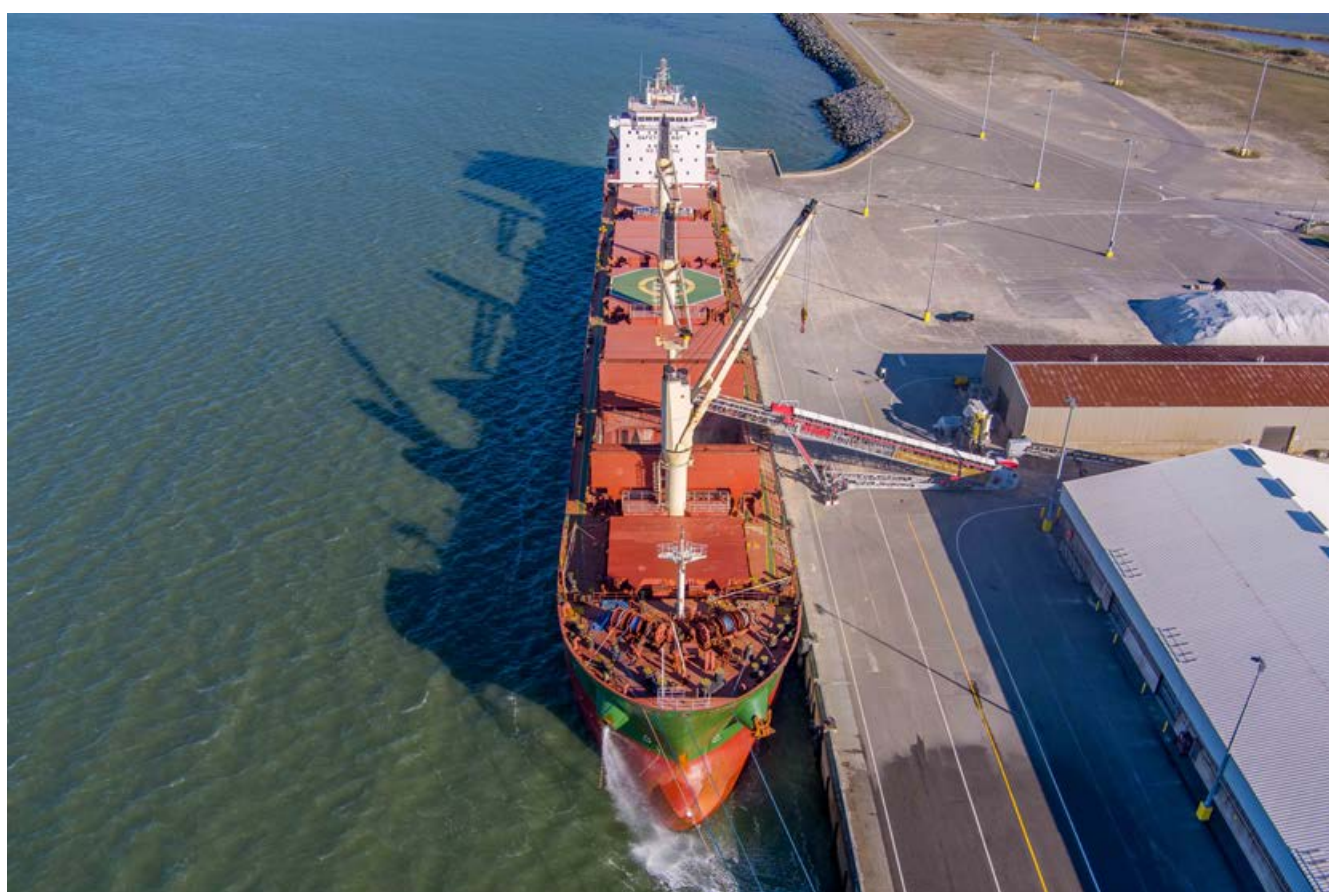
En décembre 2024, le Gouvernement du Québec confirmait le déménagement de la traverse de Rivière-du-Loup – Saint-Siméon au port de Gros-Cacouna. Le promoteur du projet est la Société des traversiers du Québec (STQ). L'échéancier des travaux du déménagement devrait être connu dans les prochains mois. Il est certain que ce projet aura un impact sur les opérations portuaires. Cependant, la SPBSG entend collaborer avec la STQ et le MTMD pour assurer une cohabitation harmonieuse et sécuritaire des activités.

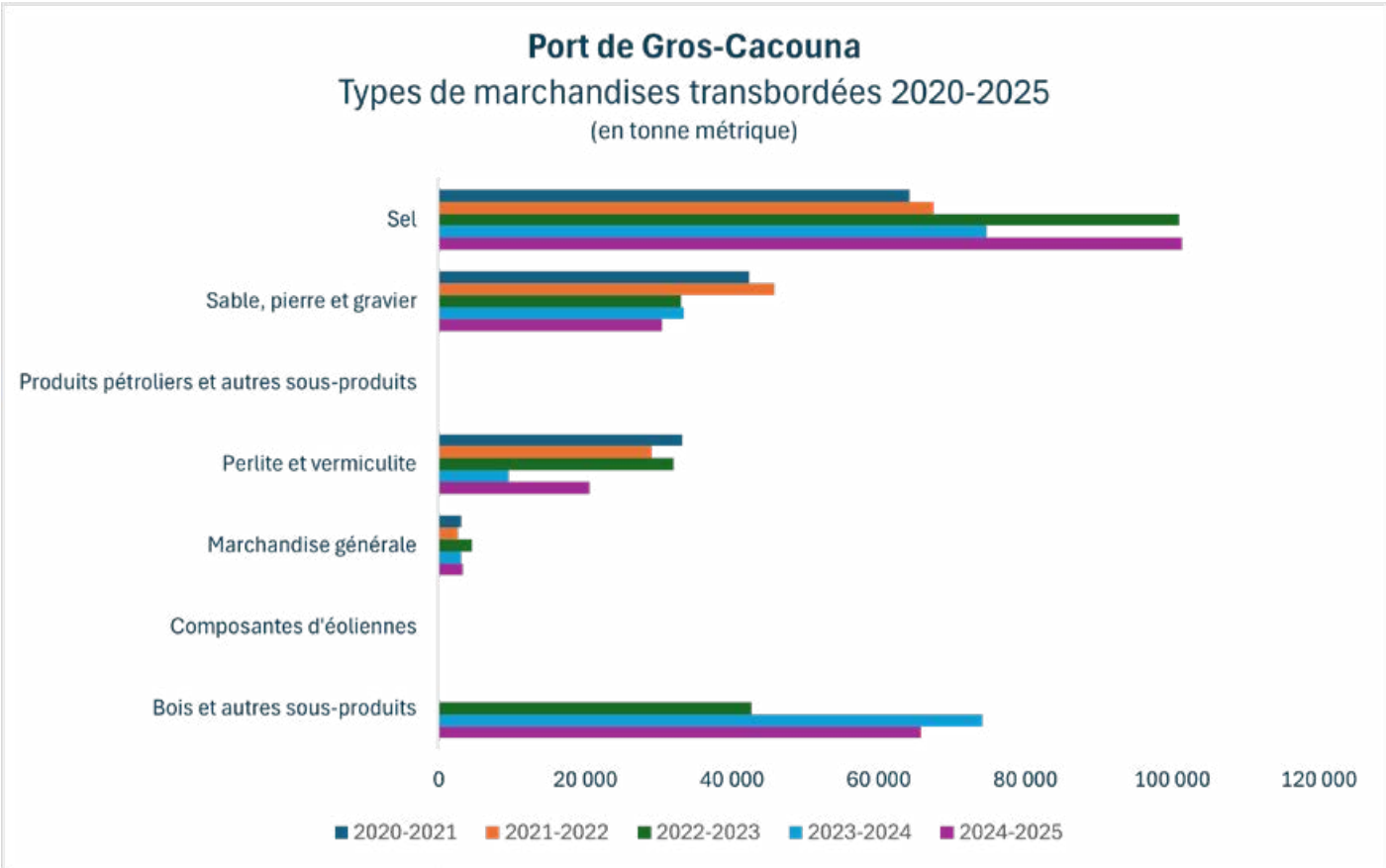
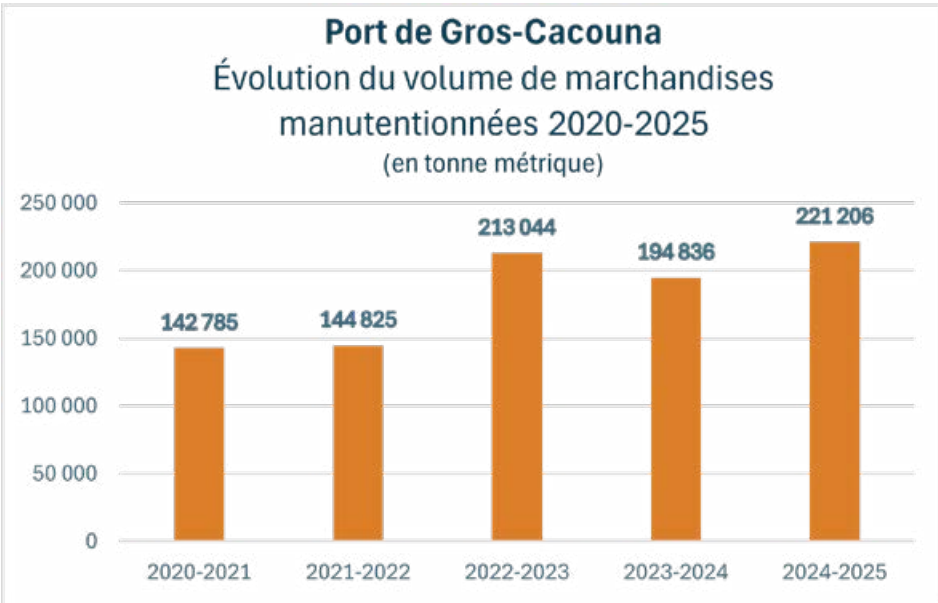
À la suite de l'incident survenu lors du déchargement d'une cargaison de sel en janvier 2025, la SPBSG, en collaboration avec les entreprises impliquées a retenu les services d'une firme spécialisée pour effectuer le nettoyage des résidences touchées. Le nettoyage a débuté en mai 2025.

La Société est à revoir, en collaboration avec les compagnies impliquées dans cet incident, le plan d'action afin d'éviter qu'un tel événement ne se reproduise. La SPBSG se fait un point d'honneur d'agir en bon voisin et souhaite également s'assurer de traiter toute situation anormale avec la plus grande diligence.

## 4.1.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

Au cours de l'année financière 2024-2025, un volume de 221 206 tonnes métriques a été manutentionné au port de Gros-Cacouna, ce qui représente une croissance de 14 % par rapport à 2023-2024. Le sel de déglaceage est en bonne partie responsable de cette augmentation.

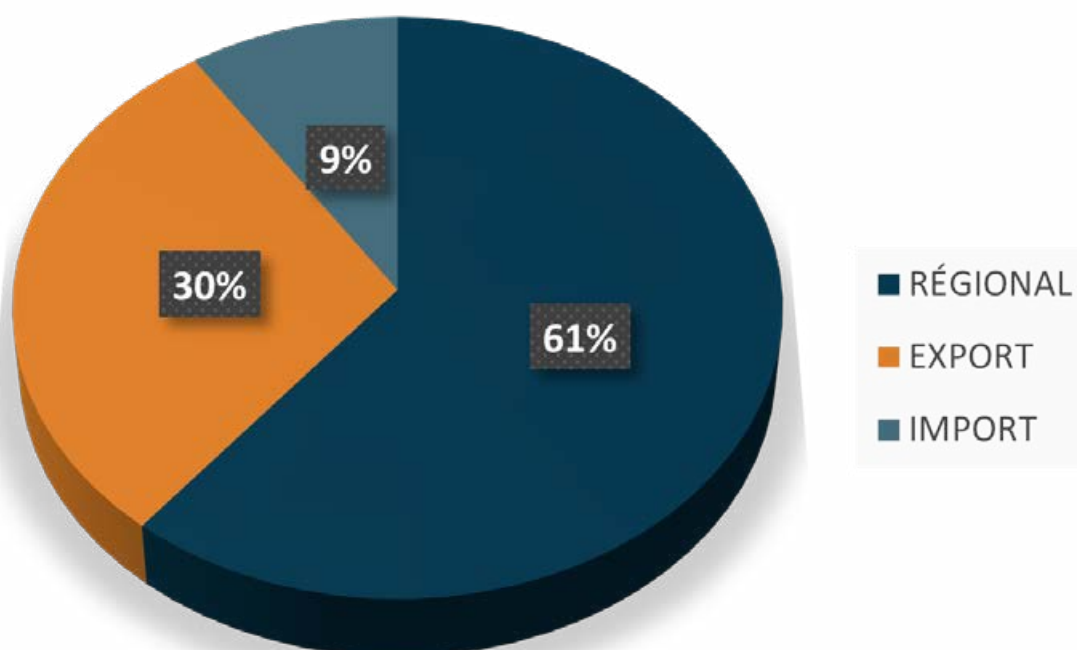




Le transport régional représente 61 % des échanges commerciaux du port, particulièrement vers la Côte-Nord et le Grand Nord québécois. Les exportations ont connu une croissance en volume de plus de 50 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est attribuable à une plus grande quantité de granules de bois expédiée en Europe. Le Groupe Lebel produit la granule dans son usine située à Cacouna.



### Port de Gros-Cacouna Proportion des échanges commerciaux Année financière 2024-2025 (selon le volume de tonne métrique)

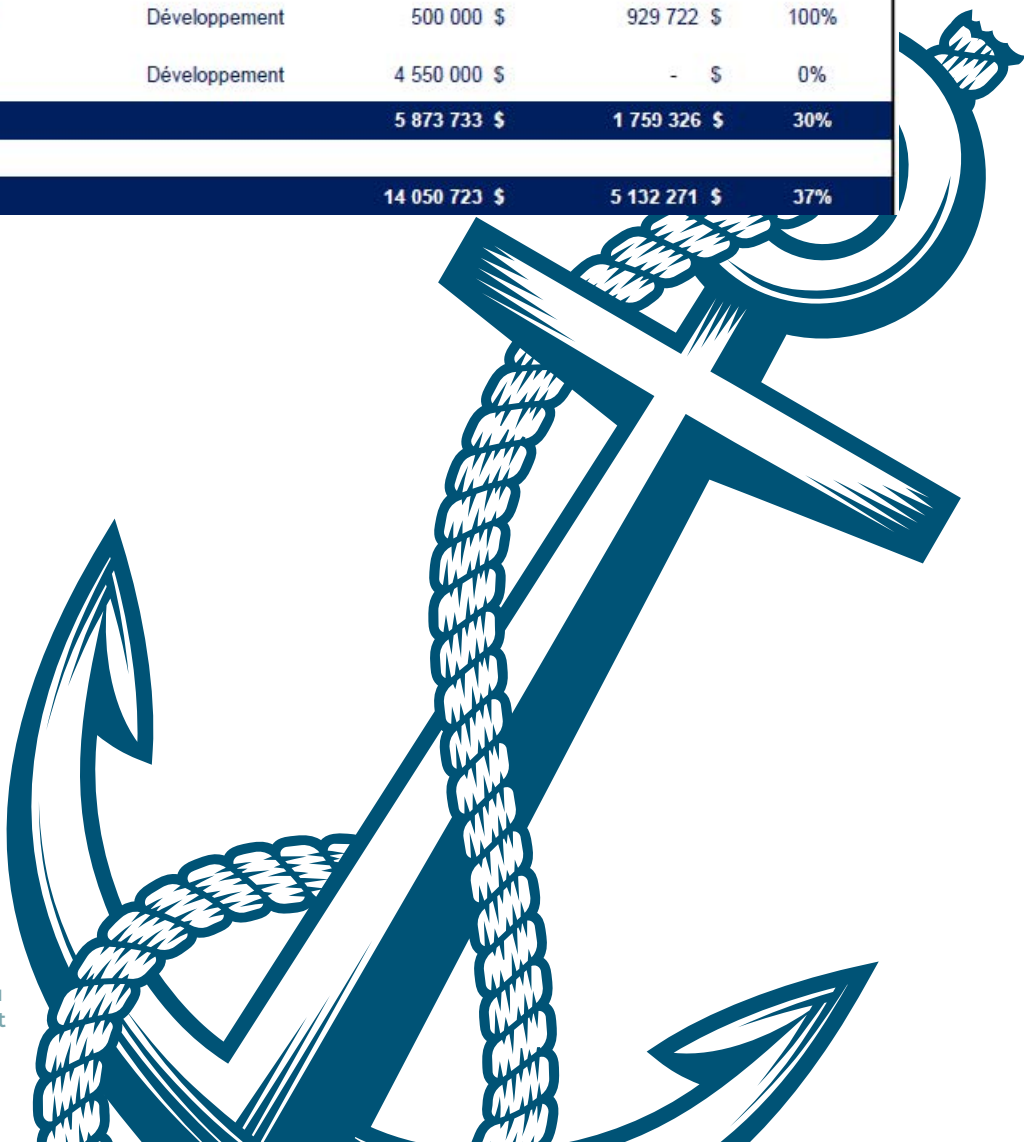


## 4.1.3 INVESTISSEMENTS

Les investissements en immobilisation au 31 mars 2025 s'élèvent à 3 372 945 \$ pour des travaux de mise à niveau et de 1 759 326 \$ pour le développement du port. Le tableau suivant présente les projets depuis les cinq (5) dernières années et leur état d'avancement.

L'aménagement de l'espace d'entreposage pour les composantes éoliennes devait initialement se limiter à la zone occupée par la SPBSG dans le secteur est du port. À la suite d'une entente entre la PNWW et le MTMD, la SPBSG a été autorisée à aménager la seconde partie du terrain situé au nord. C'est ce qui explique le dépassement de coûts du projet.

Description des projets d'immobilisation et d'investissements	Type de projet	Engagement \$	Décaissé \$ au 31-03-2025	État d'avancement %
Étude de l'état du quai	Mise à niveau	158 194 \$	187 001 \$	100%
Mise à niveau de l'éclairage	Mise à niveau	712 890 \$	187 001 \$	23%
Installation caméras de surveillance	Mise à niveau	108 723 \$	110 763 \$	100 %
Dragage du havre	Mise à niveau	4 591 122 \$	1 930 569 \$	42%
Étude d'impact décennal de dragage	Mise à niveau	302 171 \$	419 637 \$	100%
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Mise à niveau	1 690 000 \$	104 845 \$	6%
Inspection et rénovation de bâtiments	Mise à niveau	613 887 \$	430 129 \$	70%
<b>Sous-total mise à niveau</b>		<b>8 176 990 \$</b>	<b>3 372 945 \$</b>	<b>41%</b>
Aménagement espace d'entreposage de vrac (surcharge)	Développement	823 733 \$	829 604 \$	100 %
Espace d'entreposage composantes éoliennes	Développement	500 000 \$	929 722 \$	100%
Prolongement du poste 2 et étude d'impact	Développement	4 550 000 \$	- \$	0%
<b>Sous-total développement</b>		<b>5 873 733 \$</b>	<b>1 759 326 \$</b>	<b>30%</b>
<b>Total Gros-Cacouna</b>		<b>14 050 723 \$</b>	<b>5 132 271 \$</b>	<b>37%</b>



## 4.2 Port de Rimouski



Le port de Rimouski se situe dans le secteur Rimouski-Est, à proximité du centre-ville, ainsi que la zone industrielle et commerciale. Il est facilement accessible via la route 132. Il a une vocation commerciale, scientifique et touristique.

Les activités portuaires se concentrent autour du transport des marchandises pour le ravitaillement de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, ainsi que l'approvisionnement en pétrole. La pêche commerciale est une activité importante et compte une flotte de plusieurs navires.

## 4.2.1 FAITS SAILLANTS

La SPBSG a confié un mandat à la firme-conseil KPMG, afin qu'elle évalue la contribution du port de Rimouski à l'économie du Québec ainsi que les retombées économiques, directes et indirectes, associées aux activités portuaires à Rimouski. En résumé :

**EMPLOIS  
SOUTENUS**

**512**

**PRODUIT  
INTÉRIEUR BRUT  
(PIB)**

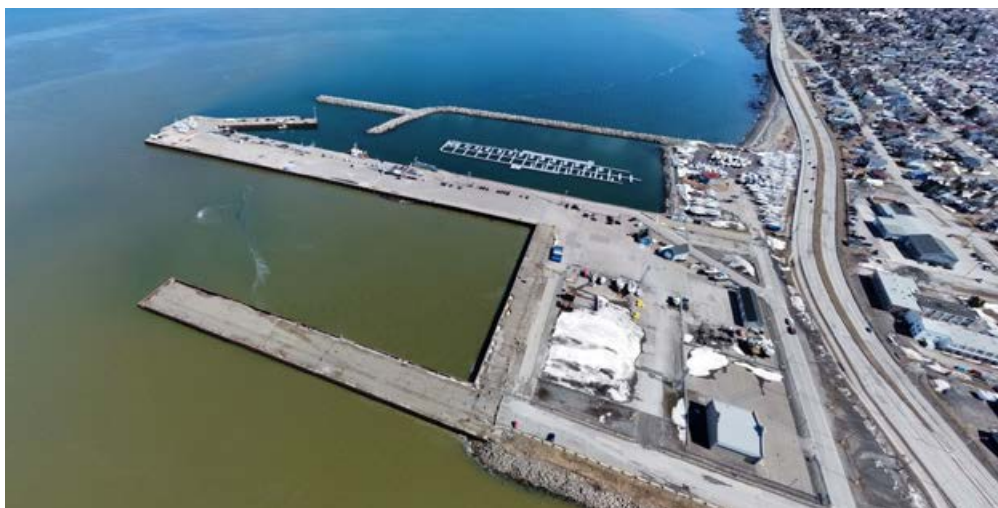
**73**  
(M \$)/année

**RECETTES  
FISCALES**

**9,2**  
(M \$)/année

Le projet de réaménagement du port de Rimouski est toujours au stade de planification. Il consiste à consolider la jetée ouest, le quai transversal et à réaliser le réaménagement du port. Il comprend également la réalisation d'une étude d'impact pour obtenir un décennal de dragage.

Le port est sujet à une forte sédimentation, dans le chenal de navigation d'une longueur de 1,7 kilomètre, de même qu'aux postes à quai, tant du côté commercial que de celui du quai des pêcheurs. Les travaux de dragage sont essentiels pour assurer la sécurité des navires et la poursuite des activités portuaires. Notamment, pour le pétrolier qui approvisionne les stations d'essence du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et du nord du Nouveau-Brunswick et pour le Bella Desgagnés qui assure la desserte de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord.



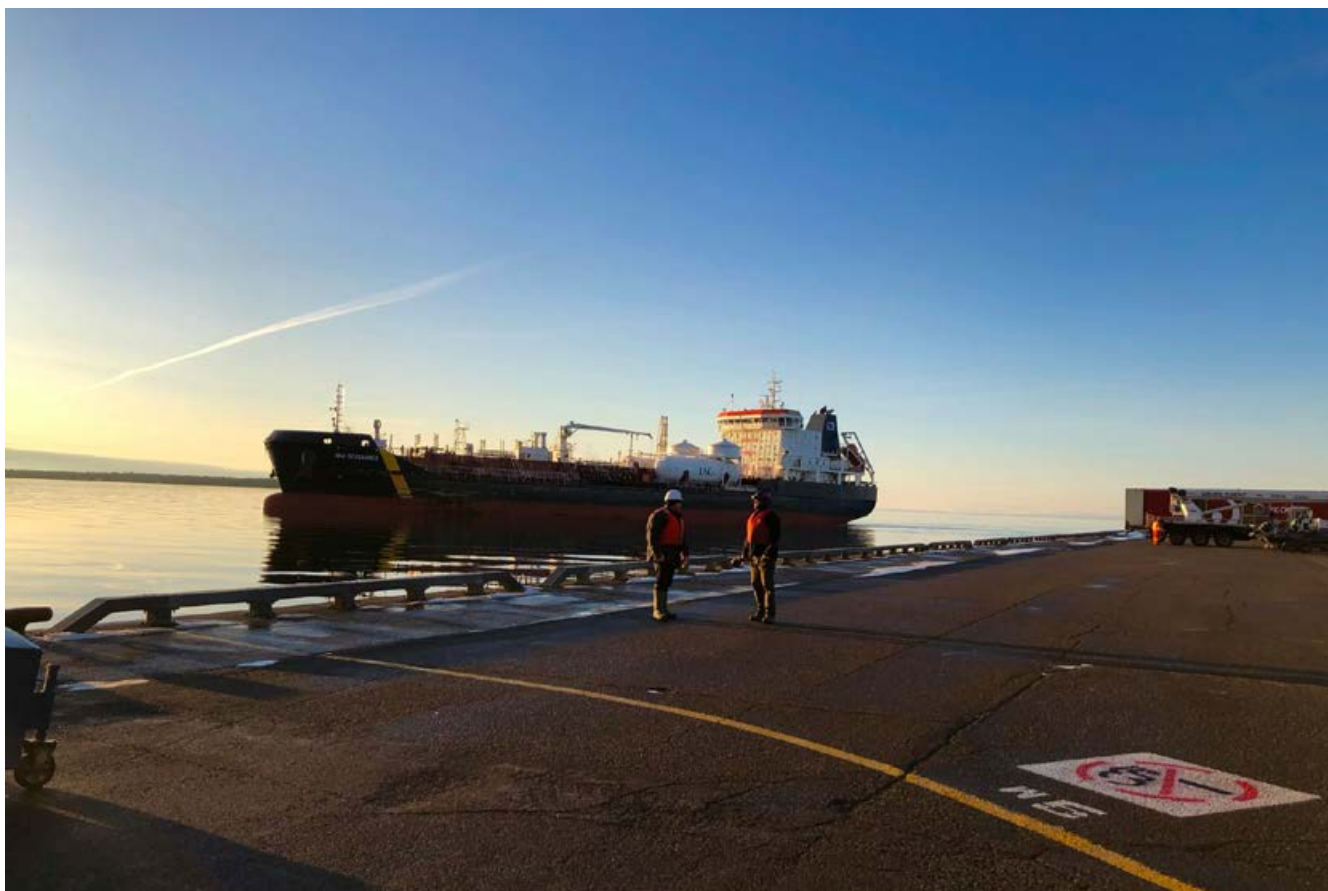
La SPBSG a pris la décision de prioriser l'étude d'impact du décennal de dragage, car il est urgent de pouvoir procéder à de tels travaux. Cette étude sera parachevée au début de l'automne 2025, puis elle sera déposée au MELCCFP. La Société espère obtenir toutes les autorisations pour être en mesure de réaliser les travaux de dragage à l'automne 2026.

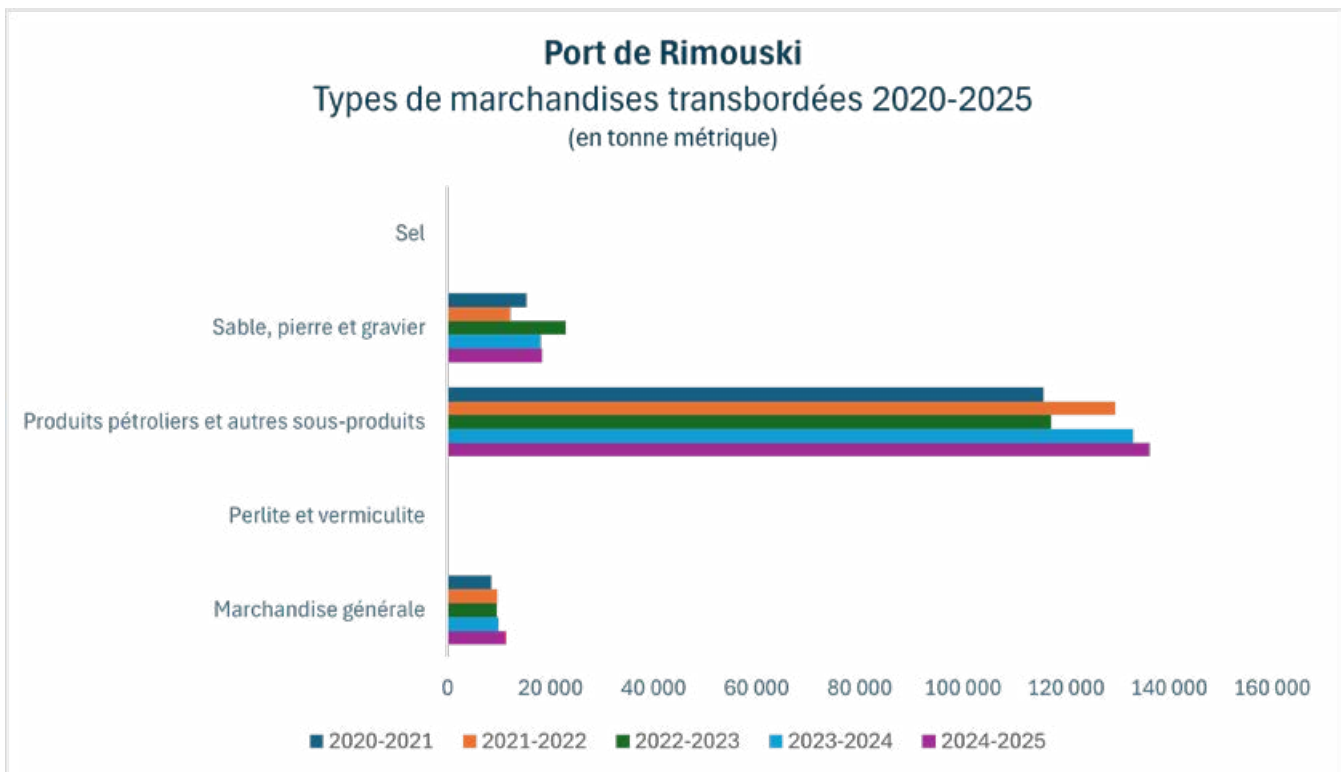
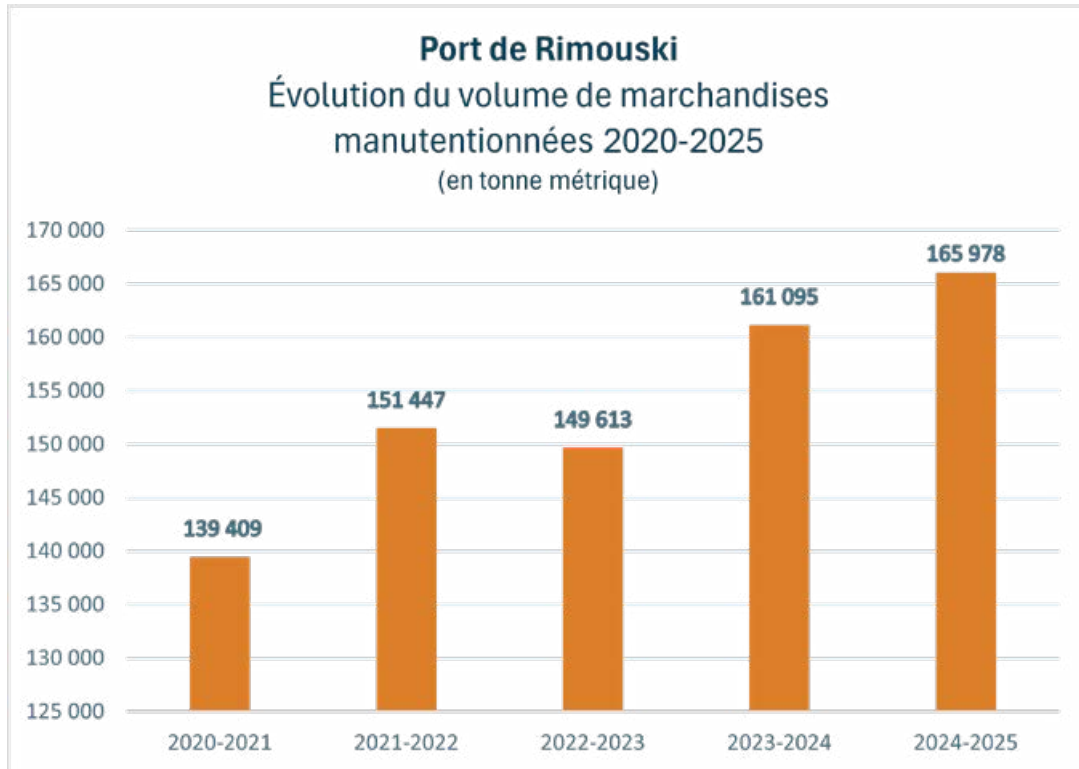
Le port de Rimouski accueille maintenant 18 navires de pêche commerciale. Plusieurs nouveaux permis de pêche exploratoires au homard ont été octroyés par Pêche et Océans Canada. Cette pêche exploratoire permettra de valider les stocks et la rentabilité dans le secteur de Rimouski. Les résultats seront connus à la fin de la saison 2025.

Un entrepreneur rimouskois étudie la possibilité de mettre en service un traversier entre Rimouski et Forestville. Le plan d'affaires du promoteur a été déposé au MTMD. La SPBSG intégrera dans le projet de réaménagement du port une étude visant à identifier les types de traversiers pouvant être accueillis au port. Le dossier technique sera déposé au MTMD au cours de la prochaine année financière.

## 4.2.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

Le volume total de marchandise transbordée au port a augmenté de 3 % au cours de l'année 2024-2025 par rapport à l'année précédente. Cette hausse est principalement due à la croissance des débarquements de produits pétroliers, lesquels représentent plus de 80 % des débarquements. Suncor possède un terminal dans le parc industriel, à partir duquel s'effectue la distribution dans toute la région.





Le transport régional représente 100 % des échanges commerciaux du port, particulièrement vers la Côte-Nord.



Source : Relais Nordik

Relais Nordik offre, à partir du port de Rimouski, le service de traversier de passagers et de marchandises pour ravitailler 11 municipalités de la Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord. Ce service est essentiel pour le ravitaillement des régions qu'il dessert, notamment pour les collectivités qui n'ont pas d'accès routier. Le navire Bella Desgagnés a effectué entre avril 2024 et janvier 2025 :

Nombre de traversées :	44
Nombre de passagers embarqués :	17 388
Volume de marchandises manutentionnées :	9 693 tonnes métriques au port de Rimouski 24 279 tonnes métriques pour la desserte
Nombre d'emplois :	175 (personnel navigant et terrestre)



Source : UQAR

Le navire de recherche scientifique, le Coriolis II de l'Université du Québec à Rimouski, est amarré au port, du mois de mai au mois de novembre. Ce navire est un laboratoire flottant qui accueille des équipes de chercheurs qui étudient les écosystèmes côtiers et hauturiers. Au cours de la saison 2024, le navire a effectué :

Nombre de sorties en mer :	11
Nombre de jours en mer :	141,5
Équipage scientifique à bord :	183 personnes

## 4.2.3 INVESTISSEMENTS

Au 31 mars 2025, la SPBSG avait des engagements totaux de plus de 41 M\$, dont plus de 5 M\$ ont été décaissés pour l'avancement de projets de mise à niveau des infrastructures portuaires. Le tableau suivant présente les projets depuis 2020 et leur état d'avancement au 31 mars 2025.

Description des projets d'immobilisation et d'investissements	Type de projet	Engagement \$	Décaissé\$ au 31-03-2025	État d'avancement %
Étude de l'état du quai	Mise à niveau	150 194 \$	150 194 \$	100%
Réfection du système de protection cathodique	Mise à niveau	1 570 602 \$	1 663 269 \$	100%
Réaménagement accès quai éperon et inst. caméras	Mise à niveau	235 803 \$	183 582 \$	78%
Travaux de dragage quais commercial et épron entretien	Mise à niveau	1 953 425 \$	19 591 \$	1%
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Mise à niveau	1 475 660 \$	116 768 \$	8%
Réaménagement des îlots de services	Mise à niveau	400 250 \$	247 835 \$	100%
Travaux de dragage	Mise à niveau	1 953 425 \$	19 561 \$	1%
Réaménagement du port de Rimouski- services professionnels/étude d'impact, ingénierie et construction	Mise à niveau	35 670 000 \$	2 693 174 \$	8%
<b>Sous-total mise à niveau</b>		<b>43 417 359 \$</b>	<b>5 101 973 \$</b>	<b>12%</b>
<b>Sous-total mise à développement</b>		<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	
<b>Total Rimouski</b>		<b>43 417 359 \$</b>	<b>5 101 973 \$</b>	<b>12%</b>



## 4.3 Port de Matane



Le port de Matane a une vocation industrielle et commerciale, il se définit comme un complexe portuaire, étant donné la diversité des terminaux. Il comprend le quai commercial appartenant au Gouvernement du Québec, le quai des pêcheurs administré par Pêches et Océans Canada, les terminaux de la Société des traversiers du Québec et du traversier-rail. Ces infrastructures portuaires permettent l'accès aux marchés de la Côte-Nord, le long du Saint-Laurent et aux eaux internationales.

## 4.3.1 FAITS SAILLANTS

La SPBSG a confié un mandat à la firme-conseil KPMG, afin qu'elle évalue la contribution du port de Matane à l'économie du Québec ainsi que les retombées économiques, directes et indirectes, associées aux activités portuaires à Matane. En résumé :

**EMPLOIS  
SOUTENUS**

1 144

**PRODUIT  
INTÉRIEUR BRUT  
(PIB)**

166,8  
(M \$)/année

**RECETTES  
FISCALES**

20,5  
(M \$)/année

Le port de Matane a été déclaré en fin de vie utile en 2018, soit avant son transfert au Gouvernement du Québec, d'où l'importance d'assurer sa reconstruction. En cours d'année, la firme CIMA + a déposé à la SPBSG son rapport sur l'état actuel du quai commercial. Les experts estiment que sa fin de vie résiduelle sera atteinte en 2033. Plusieurs composantes du quai telles que la structure sur pieux, les défenses, les bollards, la protection cathodique, l'éclairage, la route et la plomberie sont à un stade avancé de désuétude. Des travaux seront nécessaires pour garder l'infrastructure fonctionnelle jusqu'à sa reconstruction. Plusieurs entreprises de la région acheminent leur production à partir du port de Matane. D'un point de vue logistique, l'utilisation d'un autre mode de transport est difficilement envisageable sans en affecter leur compétitivité sur le marché.



La SPBSG a confié le mandat du réaménagement du port de Matane au consortium Norda Stelo/Englobe. L'étude de plusieurs options a permis de privilégier celle qui tient compte des besoins actuels et futurs des usagers. La SPBSG a confié à la firme KPMG la réalisation d'une étude coûts-avantages afin de comparer les différentes alternatives d'investissement, en tenant compte des coûts du projet et des bénéfices. L'option retenue démontre des bénéfices pour la région matanaise.

L'estimé des coûts du projet dépasse les montants initialement prévus pour celui-ci. Le conseil d'administration, l'équipe de la SPBSG ainsi que les instances municipales ont tenu plusieurs rencontres avec le MTMD pour justifier cet investissement et assurer le financement du projet. Ces démarches se poursuivront en 2025-2026.



Nos consultants ont également complété les différentes études techniques en lien avec l'étude d'impact en environnement. Préalablement au dépôt de cette étude au MELCCFP, la SPBSG a tenu, à l'automne 2024, une série de consultations auprès des usagers, des parties prenantes, des groupes environnementaux, des voisins du port et des citoyens. Ces consultations ont permis d'entendre leurs préoccupations et de les intégrer à l'étude d'impact. Elle sera déposée au cours de l'année 2025.

Au printemps 2024, un important feu a détruit l'entreprise les Fruits de Mer de l'Est du Québec, laquelle était située sur un terrain propriété du port. L'entreprise n'entend pas reprendre ses opérations. Elle a donc l'obligation en vertu de son entente d'occupation de remettre le site à son état d'origine. Les travaux sont planifiés pour 2025. La SPBSG entend récupérer cet espace pour agrandir l'aire d'entreposage en lien avec les activités portuaires du quai commercial.

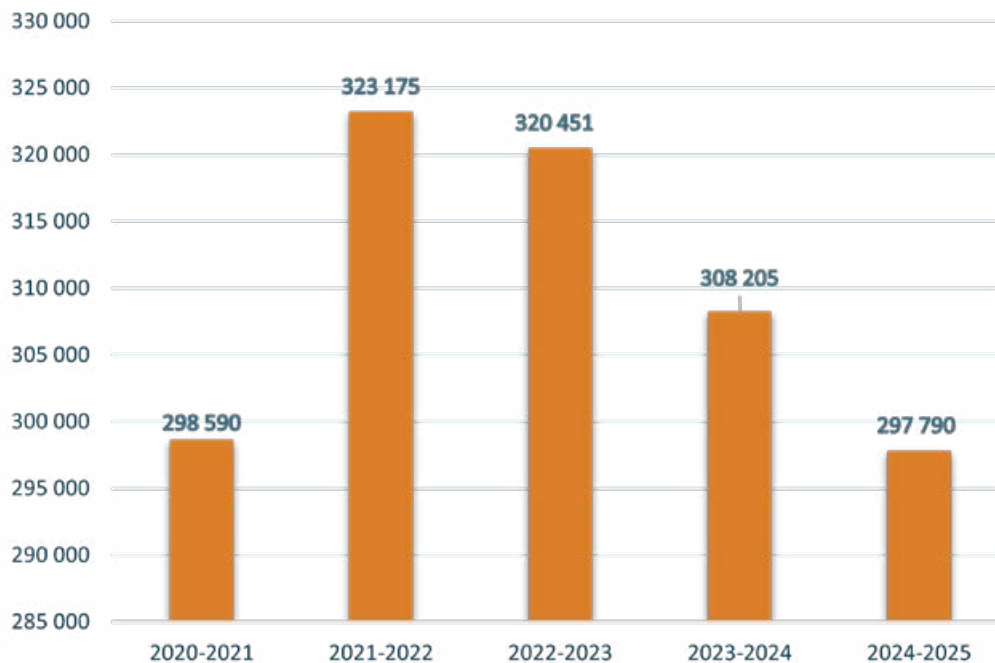
## 4.3.2 LES OPÉRATIONS PORTUAIRES

Le volume de marchandises chargées et déchargées au port de Matane a diminué de 3 % par rapport à l'année précédente. L'état de l'infrastructure limite le type de marchandises qui peut transiter par Matane. Il sera difficile d'y accroître le tonnage, avant que les travaux de réaménagement soient complétés. Cependant, le port de Matane demeure le port ayant le niveau de tonnage et de revenus le plus élevé des ports gérés par la SPBSG.

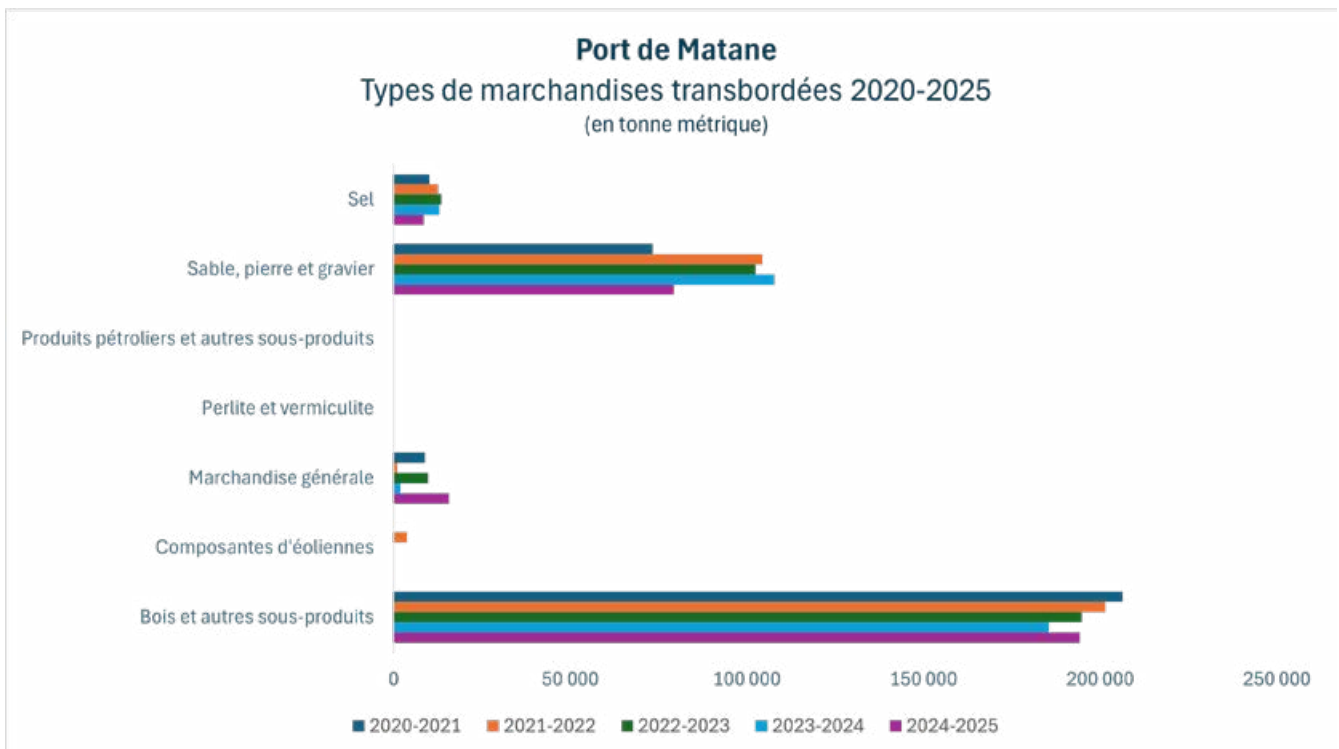


## Port de Matane

### Évolution du volume de marchandises manutentionnées 2020-2025 (en tonne métrique)

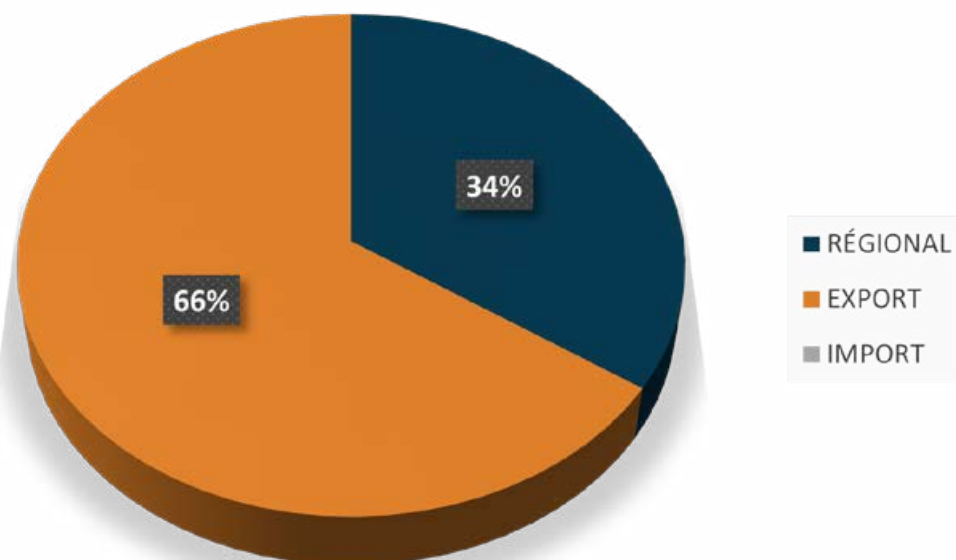


Les produits qui transitent par Matane sont la pâte de bois, la silice, le sable, en provenance des Îles-de-la-Madeleine, le bitume, les modules de maison et bâtiments divers fabriqués pour le Grand Nord et le sel de déglacage.



Au chapitre des échanges commerciaux, le volume de marchandises exportées à partir du port de Matane vers l'Asie et l'Europe a connu une croissance de 5 % par rapport à l'année précédente et représente 66 % du tonnage transbordé en 2024-2025.

**Port de Matane**  
**Proportion des échanges commerciaux**  
 Année financière 2024-2025  
 (selon le volume de tonne métrique)

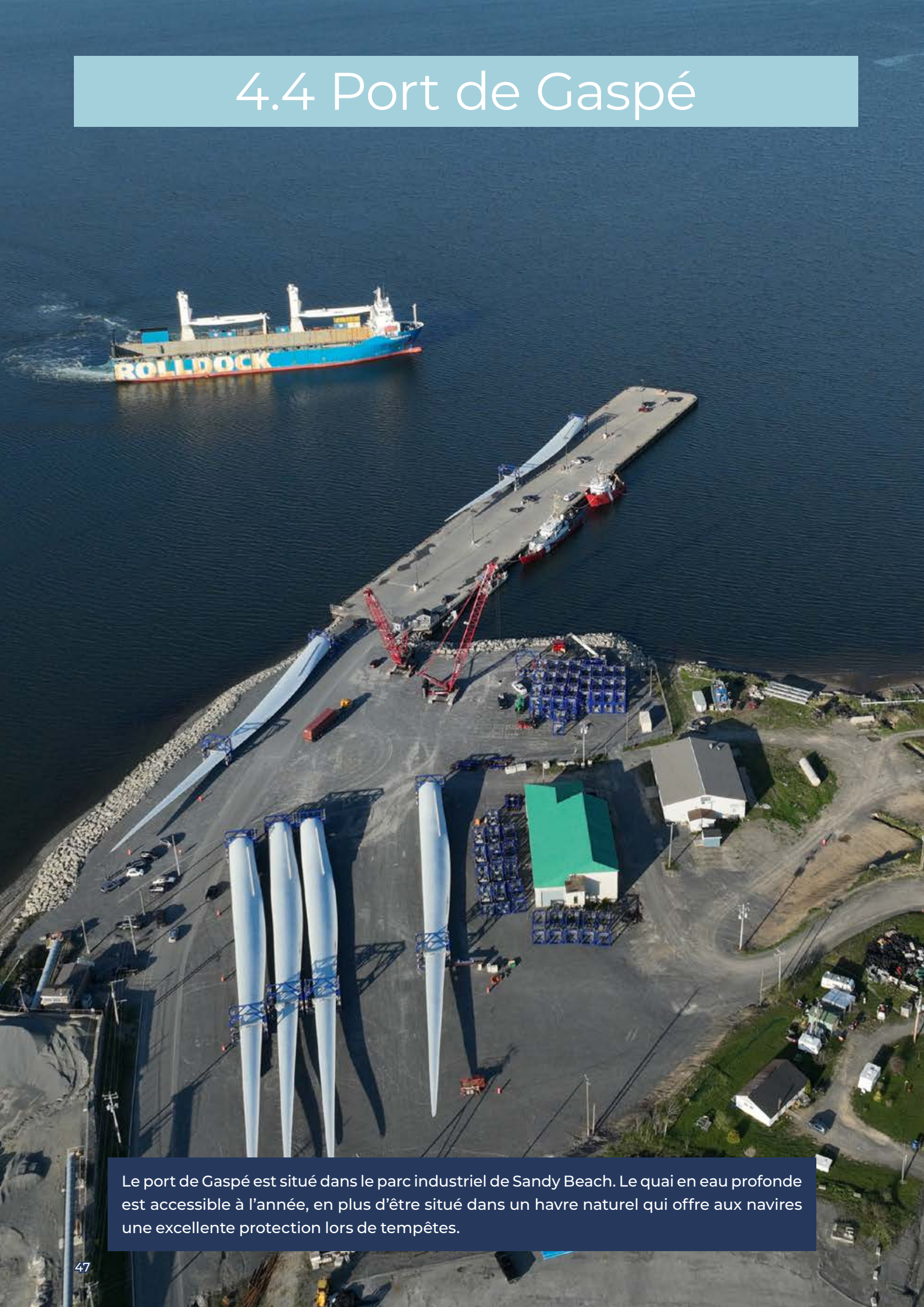


### 4.3.3 LES INVESTISSEMENTS

Au 31 mars 2025, la SPBSG avait des engagements totaux de plus de 88 M\$, dont plus de 7,5 M\$ ont été décaissés pour l'avancement de projets de mise à niveau et de développement des infrastructures portuaires. Le tableau suivant présente les projets depuis 2020 et leur état d'avancement au 31 mars 2025.

Description des projets d'immobilisation et d'investissements	Type de projet	Engagement \$	Décaissé \$ au 31-03-2025	État d'avancement %
Travaux de pavage majeur	Mise à niveau	315 346 \$	315 346 \$	100%
Installation caméras de surveillance	Mise à niveau	108 723 \$	108 723 \$	100 %
Étude de l'état du quai	Mise à niveau	158 194 \$	158 194 \$	100%
Renforcement de la dalle du quai	Mise à niveau	2 182 959 \$	2 310 447 \$	100%
Analyse structurale du quai existant	Mise à niveau	2 325 000 \$	909 294 \$	39%
Reconstruction du quai existant	Mise à niveau	37 289 073 \$	- \$	0%
<b>Sous-total mise à niveau</b>		<b>42 379 295 \$</b>	<b>3 802 005 \$</b>	<b>9%</b>
Réaménagement du port de Matane- services professionnels/étude d'impact et Ingénierie	Développement	5 870 000 \$	3 703 627 \$	63%
Construction 2ème poste à quai	Développement	39 799 070 \$	- \$	0%
<b>Sous-total développement</b>		<b>45 669 070 \$</b>	<b>3 703 627 \$</b>	<b>8%</b>
<b>Total Matane</b>		<b>88 048 365 \$</b>	<b>7 505 631 \$</b>	<b>9%</b>

## 4.4 Port de Gaspé



Le port de Gaspé est situé dans le parc industriel de Sandy Beach. Le quai en eau profonde est accessible à l'année, en plus d'être situé dans un havre naturel qui offre aux navires une excellente protection lors de tempêtes.

## 4.4.1 FAITS SAILLANTS

La SPBSG a confié un mandat à la firme-conseil KPMG, afin qu'elle évalue la contribution du port de Gaspé à l'économie du Québec ainsi que les retombées économiques, directes et indirectes, associées liées aux activités portuaires à Gaspé. En résumé :

**EMPLOIS  
SOUTENUS**

**862**

**PRODUIT  
INTÉRIEUR BRUT  
(PIB)**

**97**  
(M \$)/année

**RECETTES  
FISCALES**

**14,4**  
(M \$)/année

La fabrication de pales d'éoliennes de 107 mètres par la compagnie LM Wind Power de Gaspé a connu des écueils et provoqué un arrêt de la production pour une période indéterminée. Toutefois, l'entreprise a repris la production de pales de 47 mètres pour le marché nord-américain.

Gaspé est une des 9 escales de croisières du fleuve Saint-Laurent. L'organisme Destination Gaspé travaille à faire la promotion de la destination. La SPBSG est fière de collaborer avec cet organisme pour l'accueil des visiteurs. On compte pour la saison estivale 2024, 22 navires de croisières qui ont fait escale à Gaspé, dont 10 ont amarré au quai commercial de Sandy Beach.





Entre les mois de janvier et mars 2025, la région de Gaspé a accueilli pour la première fois un navire de croisière hivernal. Le brise-glace « le Commandant Charcot » a fait cinq (5) escales au port de Gaspé. Il s'agit de croisières qui accueillent une clientèle haut de gamme, laquelle recherche des expériences originales. Le navire peut accueillir à la fois environ 200 passagers et autant de membres d'équipage. Destination Gaspé a organisé tout un programme pour faire découvrir aux visiteurs les beautés et les plaisirs de l'hiver gaspésien.

Le Chantier Naval Forillon situé à proximité des installations portuaires de Gaspé utilise celles-ci pour réaliser des essais avant la mise en service des navires qu'il construit.

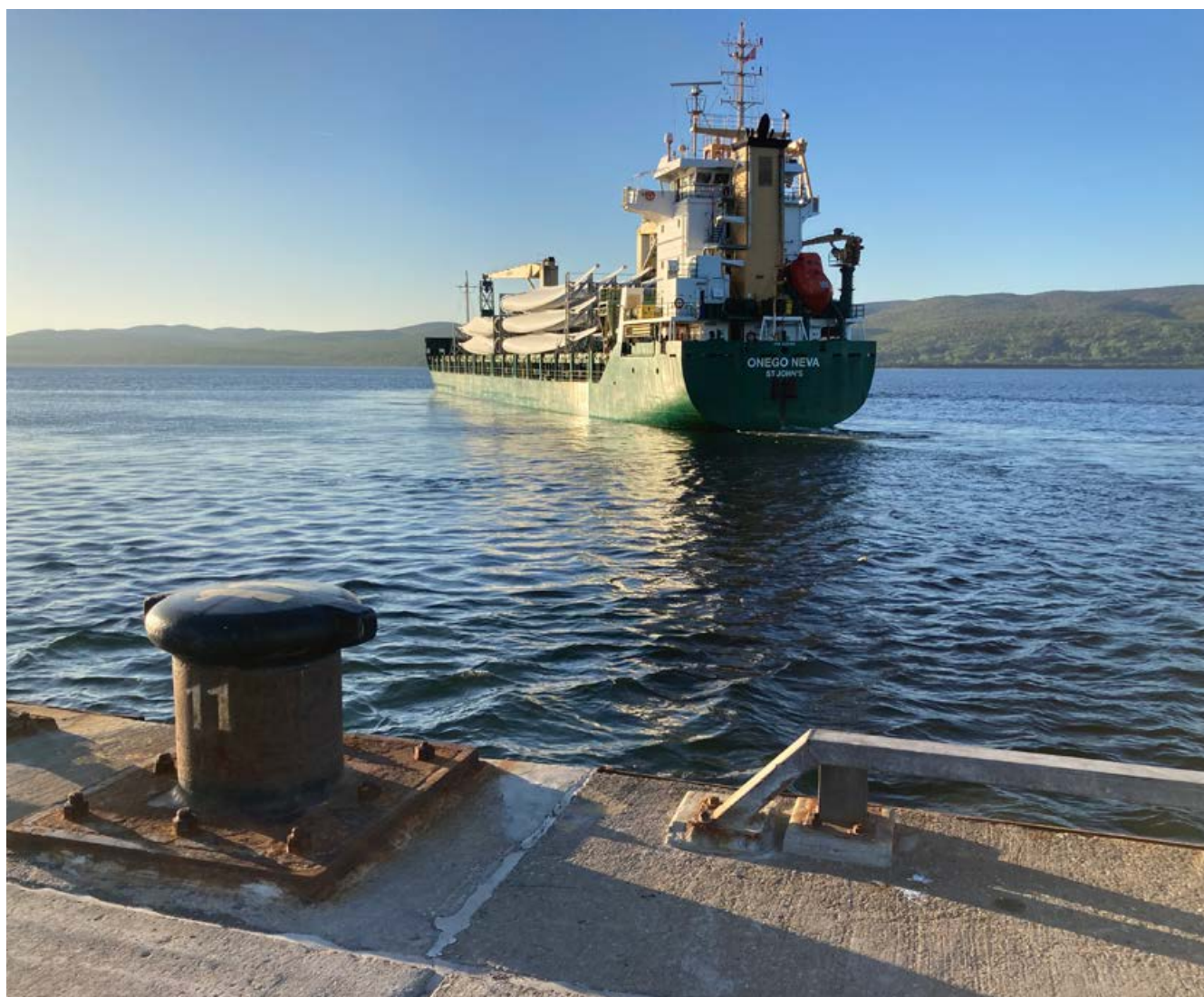
### **San Marco VII, construit par Chantier Naval Forillon**

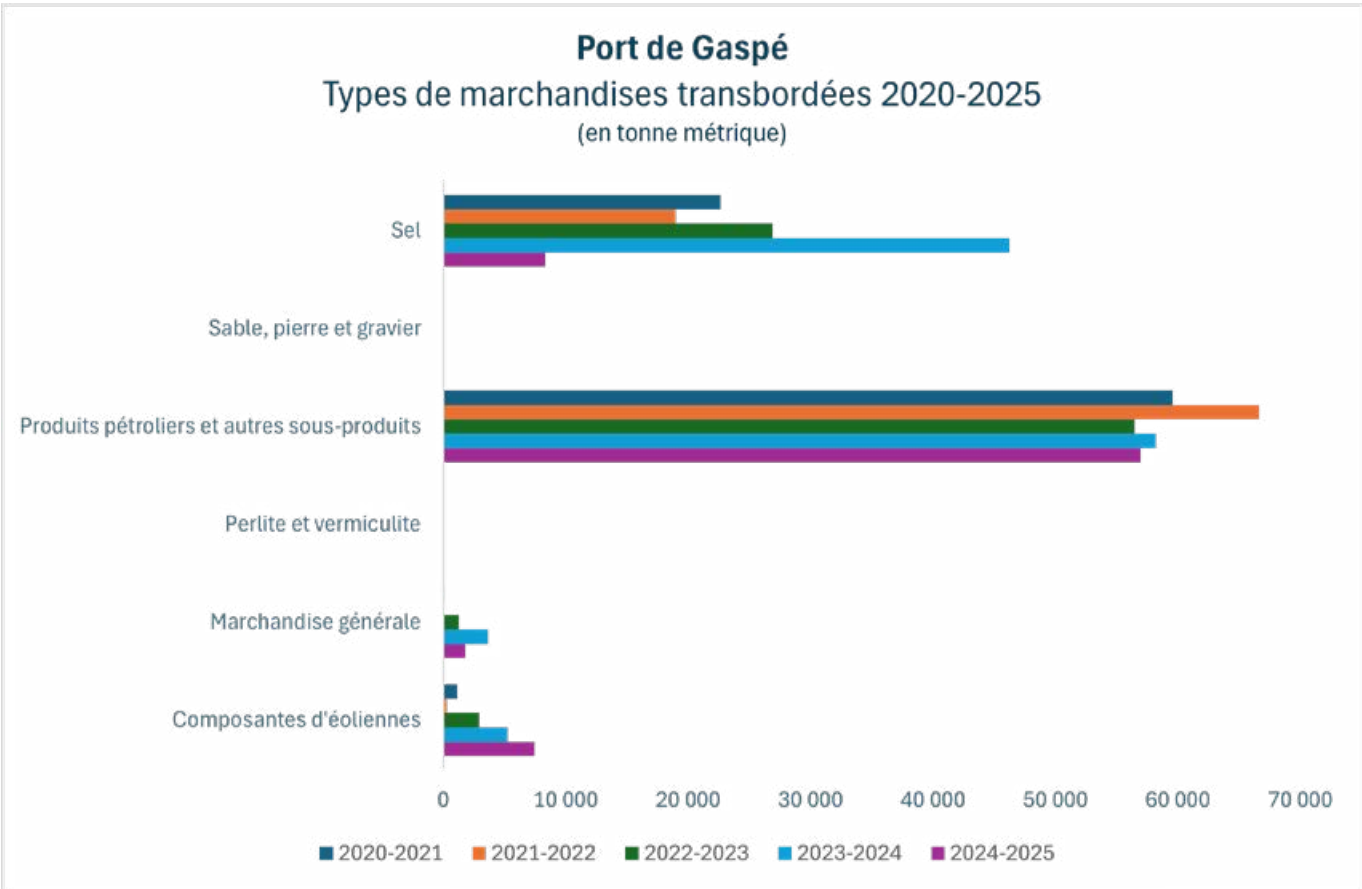
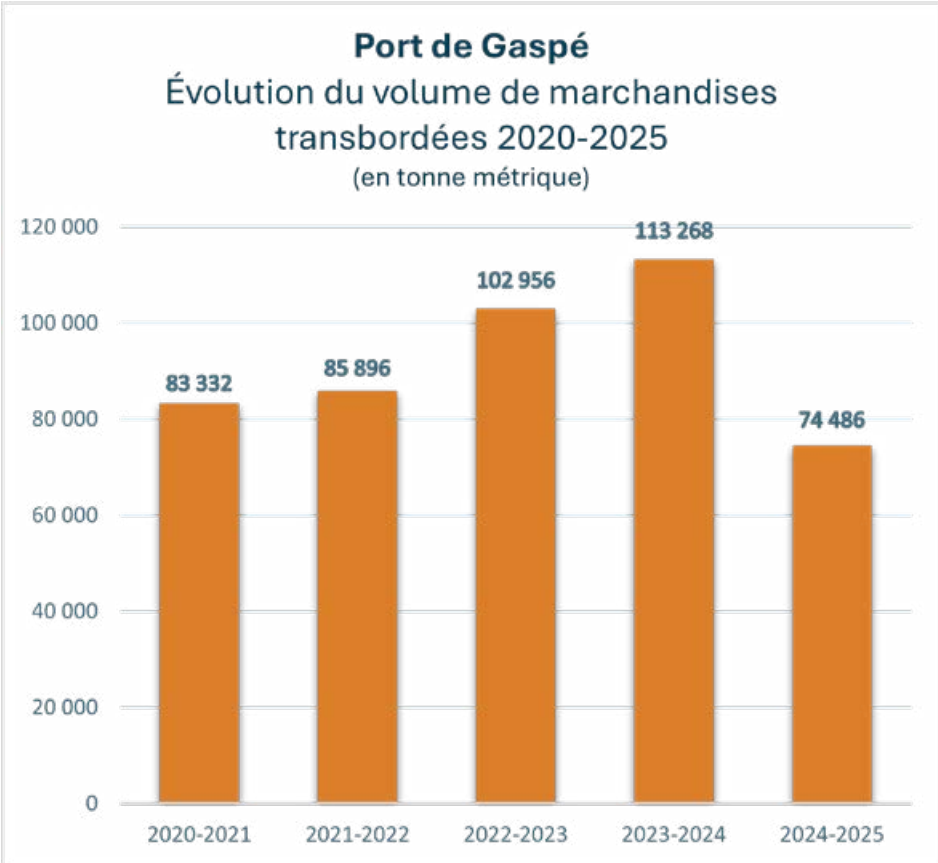


## 4.4.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

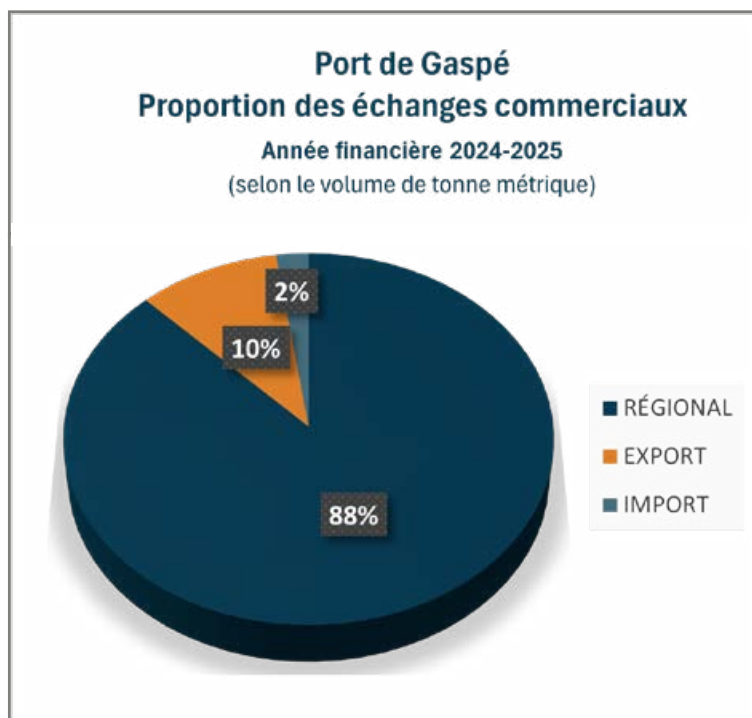
Le tonnage de marchandises transbordées au port de Gaspé a connu une diminution de l'ordre de 34 % par rapport à l'année précédente. Cette diminution est tributaire d'une baisse des livraisons de sels. Les hivers moins rigoureux des dernières années ont un impact sur les volumes déchargés. Également, la fin de la construction de l'usine de LM en 2023 a également eu un impact sur la quantité de marchandises générales déchargées à Gaspé.

Le port de Gaspé a tout de même connu une augmentation de 42 % du tonnage relié aux chargements de composantes d'éoliennes, par rapport à l'année précédente.





La proportion des exportations en volume de marchandises a connu une croissance de 10 % par rapport à 2023-2024. Cette croissance est imputable à l'augmentation du volume de composantes éoliennes à destination des États-Unis.

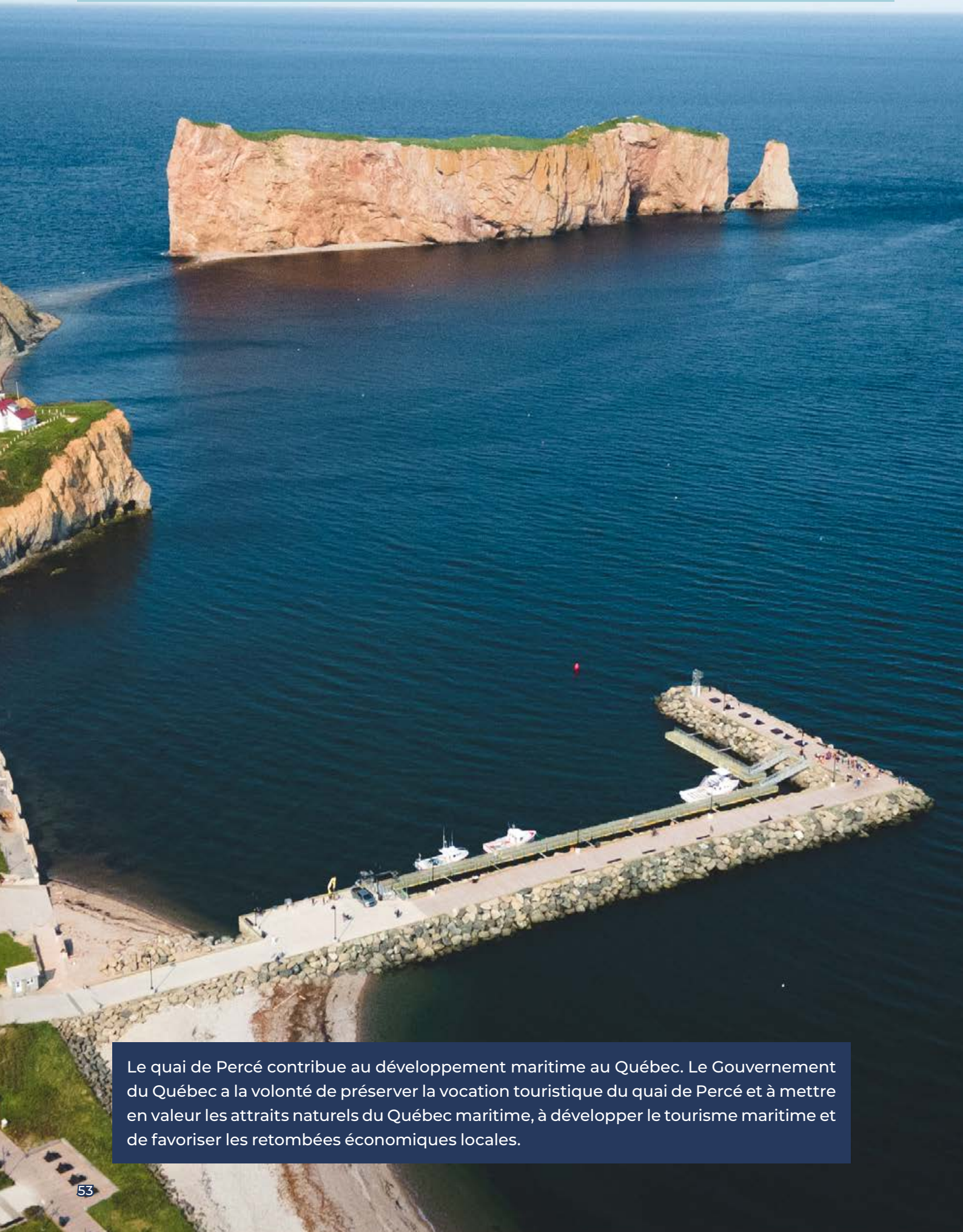


### 4.4.3 INVESTISSEMENTS

Les investissements en immobilisation au 31 mars 2025 s'élèvent à 2 843 758 \$ pour des travaux de mise à niveau et à 8 152 072 \$ pour des travaux de développement du port. Le tableau suivant présente les projets depuis les cinq (5) dernières années et leur état d'avancement.

Description des projets d'immobilisation et d'investissements	Type de projet	Engagement \$	Décaissé au 31-03-2025	État d'avancement %
Étude de l'état du quai	Mise à niveau	158 194 \$	158 194 \$	100%
Étude préliminaire réaménagement du port	Mise à niveau	392 149 \$	392 149 \$	100%
Réfection du système de protection cathodique	Mise à niveau	990 437 \$	990 437 \$	100 %
Réfection du mur de couronnement du quai ouest	Mise à niveau	164 351 \$	164 351 \$	100 %
Remplacement de défenses	Mise à niveau	264 580 \$	264 580 \$	100%
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Mise à niveau	1 300 000 \$	104 845 \$	8%
Relocalisation du bureau de maître de port-services professionnels	Mise à niveau	297 500 \$	115 446 \$	39%
Remplacement système d'éclairage et caméras	Mise à niveau	653 756 \$	653 756 \$	100%
<b>Sous-total mise à niveau</b>		<b>4 220 967 \$</b>	<b>2 843 758 \$</b>	<b>67%</b>
Aménagement d'un espace d'entreposage phase 1	Développement	7 862 160 \$	7 945 163 \$	100%
Aménagement espace d'entreposage phase 2	Développement	725 754 \$	206 909 \$	29%
Aménagement d'un espace d'accueil croisière	Développement	260 000 \$	- \$	0%
<b>Sous-total développement</b>		<b>8 847 914 \$</b>	<b>8 152 072 \$</b>	<b>92%</b>
<b>Total Gaspé</b>		<b>13 068 881 \$</b>	<b>10 995 830 \$</b>	<b>84%</b>

## 4.5 Quai de Percé



Le quai de Percé contribue au développement maritime au Québec. Le Gouvernement du Québec a la volonté de préserver la vocation touristique du quai de Percé et à mettre en valeur les attraits naturels du Québec maritime, à développer le tourisme maritime et de favoriser les retombées économiques locales.

## 4.5.1 FAITS SAILLANTS

Le MTMD a confié la gestion du quai de Percé à la SPBSG. Cette entente a été signée le 1<sup>er</sup> septembre 2024. Il vise à assurer son exploitation, l'entretien, la mise à niveau et le développement de l'installation.

En octobre 2024, la présidente-directrice générale, accompagnée du directeur des infrastructures portuaires de la SPBSG, de même qu'une représentante du MTMD ont rencontré les usagers du quai. Cette rencontre a permis de comprendre leurs besoins et leurs attentes.

La SPBSG a procédé à l'inspection complète de l'ensemble des composantes du quai, afin d'établir la planification des travaux urgents à être complétés avant le printemps 2025. La SPBSG a également présenté au MTMD la planification des travaux, ainsi que le budget pour l'année financière 2025-2026.

## 4.5.2 TRAVAUX D'ENTRETIEN ET D'IMMOBILISATION

- Inspection électrique du quai et ses composantes et certification de conformité ;
- Mise à niveau des 25 pontons flottants ;
- Caractérisation de sédiments et travaux préparatoires au dragage du printemps 2025.



# 5.

Les états financiers  
vérifiés au 31 mars  
2025



**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**

États financiers  
Au 31 mars 2025

Accompagnés du rapport de l'auditeur indépendant

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

---

Aux administrateurs de la  
**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.,**

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de la **SOCIÉTÉ PORTUAIRE DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE INC.** (Société), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2025, et les états des résultats et la variation des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2025, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets, des gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### 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 la Société 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.

### 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 comptables canadiennes pour le secteur public, 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 la Société à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité des activités et d'appliquer le principe comptable de continuité des activités, sauf si la direction a l'intention de liquider la Société ou de cesser ses activités 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 la Société.

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (suite)

---

### 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 oeuvre 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 la Société;
- 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 des activités 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 la Société à poursuivre ses activités. 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 la Société à cesser ses activités;
- 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.

1

Mallette S.E.N.C.R.L.  
Société de comptables professionnels agréés

Trois-Rivières, Canada  
Le 17 juin 2025

---

<sup>1</sup> CPA auditrice, permis de comptabilité publique n° A128346

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### ÉTAT DES RÉSULTATS ET EXCÉDENT CUMULÉ

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2025

2024

	Budget	Réel	Réel
<b>PRODUITS</b>			
Honoraires de gestion - Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	2 204 947 \$	2 243 567 \$	1 947 775 \$
<b>CHARGES PROJETS - MATANE, RIMOUSKI, GASPÉ, GROS CACOUNA ET PERCÉ (annexes A et B)</b>			
Traitements des charges sociales	1 425 852	1 266 203	1 366 094
Assurances	104 434	106 432	94 739
Déplacements, formation et communications	177 652	169 979	129 837
Entretien et réparations	10 000	29 433	26 655
Fournitures, loyer et approvisionnements	146 669	157 772	128 448
Frais bancaires	1 000	1 168	801
Frais de gestion	19 901	24 410	-
Publicité et promotion	54 515	41 512	19 735
Services professionnels	229 924	402 383	176 167
Amortissement des immobilisations corporelles	35 000	38 353	43 971
	<b>2 204 947</b>	<b>2 237 645</b>	<b>1 986 447</b>
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE (note 12)	-	5 922	(38 672)
EXCÉDENT CUMULÉ, début de l'exercice	-	133 132	171 804
EXCÉDENT CUMULÉ, fin de l'exercice	- \$	139 054 \$	133 132 \$

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2025

2024

Excédent (déficit) de l'exercice	5 922 \$	(38 672) \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(44 275)	(5 299)
Amortissement des immobilisations corporelles	38 353	43 971
	(5 922)	38 672
Variation des charges payées d'avance	48 750	-
<b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS (DETTE NETTE)</b>	<b>48 750</b>	<b>-</b>
<b>DETTE NETTE, DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	<b>(23 981)</b>	<b>(23 981)</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS (DETTE NETTE), FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>24 769 \$</b>	<b>(23 981) \$</b>

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 mars

2025

2024

#### ACTIFS FINANCIERS

Encaisse	147 139 \$	180 034 \$
Comptes épargnes	10 221 843	20 082 208
Créances (note 3)	441 784	209 304
	<b>10 810 766</b>	<b>20 471 546</b>

#### PASSIF

Dettes de fonctionnement (note 5)	809 222	1 577 320
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	9 976 775	18 918 207
	<b>10 785 997</b>	<b>20 495 527</b>

#### ACTIFS FINANCIERS (DETTE NETTE)

24 769 (23 981)

#### ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles (note 7)	114 385	108 463
Charges payées d'avance	-	48 750
	<b>114 385</b>	<b>157 213</b>

#### CAPITAL-ACTIONS (note 9)

100 100

#### EXCÉDENT CUMULÉ

139 054 \$ 133 132 \$

#### OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 10)

Pour le conseil d'administration :

  
Gerry Carter (25 juin 2025 16:10 EDT)

administrateur

  
Annie Fournier (25 juin 2025 16:20 EDT)

administrateur

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2025

2024

Excédent (déficit) de l'exercice	5 922 \$	(38 672) \$
Élément sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	38 353	43 971
	44 275	5 299
Variation des éléments hors caisse liés au fonctionnement :		
Créances	(232 480)	(32 442)
Charges payées d'avance	48 750	-
Dettes de fonctionnement	(768 098)	127 310
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	(8 941 432)	(8 652 509)
	(9 848 985)	(8 552 342)
<b>ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(44 275)	(5 299)
<b>DIMINUTION DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE</b>	<b>(9 893 260)</b>	<b>(8 557 641)</b>
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, début de l'exercice	20 262 242	28 819 883
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, fin de l'exercice	10 368 982 \$	20 262 242 \$
La trésorerie et les équivalents de trésorerie de la Société se composent des éléments suivants :		
Encaisse	147 139 \$	180 034 \$
Comptes épargnes	10 221 843	20 082 208
	10 368 982 \$	20 262 242 \$

# Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

### 1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

À la suite de la Politique maritime nationale rendue publique le 14 décembre 1995 et au Programme de transfert des installations portuaires annoncé le 24 avril 2015, lesquels prévoient la cession de certains ports et installations portuaires sous la gestion de Transports Canada à des parties intéressées, le gouvernement fédéral a transféré la gestion et la maîtrise des ports et des installations portuaires de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros Cacouna au gouvernement du Québec en date du 30 mars 2020 et de Percé en date du 28 août 2020.

Ainsi, le 13 mars 2020, en vertu du décret 168-2020, la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour a constitué la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc. afin d'assurer, à titre de mandataire, la gestion des ports et des installations portuaires transférés au gouvernement du Québec.

La Société étant mandataire de l'État, elle n'est pas assujettie aux impôts sur le revenu au Québec et au Canada.

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

#### Base de présentation des états financiers

Les états financiers de la Société ont été établis conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

#### Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés à titre de produits et de charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

#### État des gains et pertes de réévaluation

L'état des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté compte tenu qu'aucun élément n'est comptabilisé à la juste valeur ou libellé en devises étrangères.

#### Comptabilisation des produits

Les produits provenant des honoraires de gestion du ministère des Transports et de la Mobilité durable sont constatés dans la période où la Société a satisfait aux critères d'admissibilité prescrits dans les ententes entre les deux parties.

# Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

#### INSTRUMENTS FINANCIERS

L'encaisse, les comptes épargnes et les créances sont classés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût.

Les dettes de fonctionnement sont classées dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût.

#### ACTIFS FINANCIERS

##### Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de la Société sont composés de l'encaisse et des comptes épargnes qui représentent des actifs financiers pouvant être rapidement cessibles et en dégager des espèces.

##### Créances

Les créances sont comptabilisées initialement au coût et ramenées à la valeur de recouvrement nette au moyen d'une provision pour créances douteuses. La variation de la période de cette provision est constatée aux résultats.

#### PASSIFS

##### Avantages sociaux futurs

###### Régime de retraite

Les membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interemployeurs sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès. Ce régime est comptabilisé comme s'il s'agissait d'un régime à cotisations définies puisque la Société ne dispose pas des informations nécessaires pour pouvoir appliquer la comptabilité des régimes à prestations définies.

###### Provision pour vacances

Les obligations découlant des congés de vacances dus aux employés de la Société sont comptabilisées à titre de passif. La charge annuelle est comptabilisée selon les avantages gagnés par les employés au cours de l'exercice. La provision n'est pas actualisée car la Société estime que les vacances sont majoritairement prises dans l'exercice suivant. Le solde de cette provision est inclus au poste « Dettes de fonctionnement » à l'état de la situation financière.

#### ACTIFS NON FINANCIERS

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

# Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

### 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

#### Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode d'amortissement linéaire, en fonction de leur durée de vie probable.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur les périodes suivantes :

Améliorations locatives	5 ans
Équipement informatique	5 ans
Mobilier et équipement de bureau	5 à 10 ans
Portail de gestion maritime	3 ans

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à une immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter la baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont comptabilisées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise de valeur n'est constatée.

#### Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont la Société bénéficiera au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces frais sont imputés aux charges au moment où la Société bénéficiera des services acquis.

#### Opérations avec les parties liées

Les opérations avec les parties liées sont des opérations conclues entre entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumises à son contrôle conjoint.

Les actifs reçus sans contrepartie d'une entité incluse au périmètre comptable du gouvernement du Québec sont constatés à leur valeur comptable. Quant aux services reçus à titre gratuit, ils ne sont pas comptabilisés. Les autres opérations avec les parties liées ont été réalisées à la valeur d'échange, c'est-à-dire au montant convenu pour la contrepartie donnée en échange de l'élément transféré ou du service fourni.

### 3. CRÉANCES

	2025	2024
Comptes clients	335 713 \$	133 594 \$
Provision pour créances douteuses	-	6 899
Comptes clients au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	106 071	-
Réclamations d'assurance	-	68 811
	<b>441 784 \$</b>	<b>209 304 \$</b>

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

#### 4. EMPRUNT BANCAIRE

La société dispose d'emprunt bancaire d'un montant autorisé de 1 000 000 \$, portant intérêt au taux préférentiel et renouvelable annuellement.

#### 5. DETTES DE FONCTIONNEMENT

	2025	2024
Comptes fournisseurs	174 141 \$	549 423 \$
Comptes à payer au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	313 954	203 369
Salaires à payer	91 934	91 757
Vacances à payer	118 868	115 873
Retenues sur contrat	76 385	534 078
Sommes à remettre à l'État		
Taxes à payer	33 781	38 869
Dédutions à la source à payer	159	43 951
	809 222 \$	1 577 320 \$

#### 6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

##### Régimes de retraite

Les membres du personnel participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interemployeurs à prestations déterminées comportent des garanties à la retraite et au décès.

Au 1er janvier 2025, les taux de cotisations de certains régimes de retraite ont été modifiés. Ainsi, le taux pour le RREGOP est passé de 9,39 % à 9,09 % de la masse salariale admissible et le taux pour le RRPE est resté le même, soit 12,67 % de la masse salariale admissible.

Les cotisations versées par l'employeur sont équivalentes aux cotisations des employés.

Les cotisations de la Société, incluant le montant de compensation à verser au RRPE, imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 75 758 \$. Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

#### 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2025				
	Solde, début de l'exercice	Acquisitions	Dispositions	Amortisse- ment de l'exercice	Solde, fin de l'exercice
Coût des immobilisations					
Améliorations locatives	20 206 \$	- \$	- \$	- \$	20 206 \$
Équipement informatique	99 870	3 760	-	-	103 630
Mobilier de bureau	64 599	-	-	-	64 599
Portail de gestion maritime	41 928	40 515	-	-	82 443
	<b>226 603 \$</b>	<b>44 275 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>270 878 \$</b>
Amortissement cumulé					
Améliorations locatives	8 141 \$	- \$	- \$	4 042 \$	12 183 \$
Équipement informatique	56 292	-	-	20 351	76 643
Mobilier de bureau	15 348	-	-	6 459	21 807
Portail de gestion maritime	38 359	-	-	7 501	45 860
	<b>118 140 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>38 353 \$</b>	<b>156 493 \$</b>
Valeur comptable nette					
Améliorations locatives	12 065 \$	- \$	- \$	4 042 \$	8 023 \$
Équipement informatique	43 578	3 760	-	20 351	26 987
Mobilier de bureau	49 251	-	-	6 459	42 792
Portail de gestion maritime	3 569	40 515	-	7 501	36 583
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>108 463 \$</b>	<b>44 275 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>38 353 \$</b>	<b>114 385 \$</b>

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

#### 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	2024				
	Solde, début de l'exercice	Acquisitions	Dispositions	Amortisse- ment de l'exercice	Solde, fin de l'exercice
<b>Coût</b>					
Améliorations locatives	18 567 \$	1 639 \$	-	-	20 206 \$
Équipement informatique	97 210	2 660	-	-	99 870
Mobilier de bureau	63 599	1 000	-	-	64 599
Portail de gestion maritime	41 928	-	-	-	41 928
	<b>221 304 \$</b>	<b>5 299 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>226 603 \$</b>
<b>Amortissement cumulé</b>					
Améliorations locatives	4 266 \$	-	-	3 875 \$	8 141 \$
Équipement informatique	36 583	-	-	19 709	56 292
Mobilier de bureau	8 937	-	-	6 411	15 348
Portail de gestion maritime	24 383	-	-	13 976	38 359
	<b>74 169 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>43 971 \$</b>	<b>118 140 \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>					
Améliorations locatives	14 301 \$	1 639 \$	-	3 875 \$	12 065 \$
Équipement informatique	60 627	2 660	-	19 709	43 578
Mobilier de bureau	54 662	1 000	-	6 411	49 251
Portail de gestion maritime	17 545	-	-	13 976	3 569
<b>VALEUR COMPTABLE NETTE</b>	<b>147 135 \$</b>	<b>5 299 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>43 971 \$</b>	<b>108 463 \$</b>

#### 8. INSTRUMENTS FINANCIERS

##### Gestion de risques liés aux instruments financiers

La direction a mis en place des politiques et des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

#### 8. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

##### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et de ce fait lui fasse subir une perte financière.

L'exposition maximale de la Société au risque de crédit au 31 mars est la suivante :

	2025	2024
Encaisse	147 139 \$	180 034 \$
Comptes épargnes	10 221 843 \$	20 082 208 \$
Créances	441 784 \$	209 304 \$

Le risque de crédit associé à l'encaisse, aux comptes épargnes et aux créances est réduit au minimum en s'assurant que les excédents de trésorerie sont investis dans des placements très liquides. La politique de la Société est d'investir les excédents de trésorerie auprès d'institutions financières réputées. Au 31 mars 2025, ces actifs financiers sont investis dans des comptes bancaires et épargnes à rendement élevé. La direction juge ainsi que le risque de perte est négligeable.

La balance chronologique des créances, déduction faite de la provision pour créances douteuses de 0 \$ (2024 - 6 899 \$), au 31 mars 2025 se détaille comme suit : 302 377 \$ non en souffrance (2024 - 74 981 \$), 59 856 \$ de 30 à 60 jours (2024 - 29 794 \$), 50 196 \$ de 60 à 90 jours (2024 - 20 881 \$) et 29 355 \$ de plus de 90 jours (2024 - 7 938 \$).

##### Risque de liquidité

Le risque de liquidité de la Société est le risque qu'elle éprouve des difficultés à honorer ses engagements liés à ses passifs financiers. Toutefois, la Société n'est pas exposée à ce risque, car elle dispose de liquidités excédentaires provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec de 9 976 775 \$ correspondant à des avances.

##### Risque de marché

Le risque de marché est le risque que le cours du marché ou que les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque de marché comprend trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de prix. La Société n'est exposée à aucun risque.

# Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES

Au 31 mars 2025

### 9. CAPITAL-ACTIONS

#### Description du capital-actions émis

Un nombre illimité d'actions catégorie A, participantes, avec droit de vote, sans valeur nominale

Les statuts constitutifs de la Société autorisent l'émission d'autres catégories d'actions possédant les caractéristiques qui y sont définies.

	2025	2024
100 actions catégorie A	100 \$	100 \$

### 10. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

#### Baux

La Société s'est engagée par baux jusqu'en 2027 pour la location de bureaux. Le solde des engagements suivant ces baux s'établit à 105 504 \$.

Les paiements minimums exigibles au cours des deux prochains exercices sont les suivants :

2026 -	57 662 \$
2027 -	47 842 \$

### 11. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Société est apparentée avec toutes les entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumis à son contrôle conjoint. Elle est également apparentée à ses principaux dirigeants, leurs proches parents, ainsi qu'avec les entités pour lesquelles une ou plusieurs de ces personnes ont le pouvoir d'orienter les décisions financières et administratives de ces entités. Les principaux dirigeants sont composés des membres du conseil d'administration et du comité de direction ainsi que de la présidente-directrice générale de la Société.

Le 30 avril 2020, la Société a conclu une convention qui venait à échéance le 31 mars 2023, prolongée avec un avenant jusqu'au 31 mars 2027 avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD). Celle-ci accorde à la Société le mandat d'assurer pour le compte du MTMD l'exploitation, l'entretien et les travaux d'immobilisation et le développement des ports et installations portuaires de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros Cacouna en vertu de laquelle, elle recevra des honoraires de gestion afin de couvrir les dépenses à sa charge.

Le 21 novembre 2024, la Société a conclu une convention échéant le 31 mars 2026 avec le MTMD. Celle-ci accorde à la Société le mandat d'assurer pour le compte du MTMD l'exploitation, l'entretien et les travaux d'immobilisation et le développement du port et installations portuaires de Percé en vertu de laquelle, elle recevra des honoraires de gestion afin de couvrir les dépenses à sa charge.

## **Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**

### **NOTES COMPLÉMENTAIRES**

Au 31 mars 2025

#### **11. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES (suite)**

La Société agit à titre de mandataire comme un représentant du Ministère auprès des tiers, des armateurs, des propriétaires de navires, des agences maritimes, des courtiers en transport, des compagnies d'arrimage, des corporations de pilotage, d'expéditeurs et d'importateurs et des ministères d'inspection. De ce fait, les produits portuaires correspondants encaissés ne sont pas inclus dans les produits de la Société à l'état des résultats. Ils sont remis mensuellement au MTMD sur base d'encaissements de ces derniers. Par conséquent, les comptes clients à l'état de la situation financière représentent les produits portuaires non encaissés et un compte à payer au MTMD correspondant est inscrit dans les dettes de fonctionnement. Aussi, les produits d'intérêts générés par les liquidités excédentaires et comptes épargne provenant des avances du MTMD sont comptabilisés à l'encontre de ces dernières, car ces sommes doivent être utilisées pour répondre aux exigences de la convention.

De plus, puisque la Société agit à titre de mandataire, les dépenses en lien avec les services portuaires ne sont pas incluses à l'état des résultats, car elles sont à la charge du MTMD. Par conséquent, certains fournisseurs et les retenues sur contrats, inscrits dans les dettes de fonctionnement à l'état de la situation financière, incluent des dépenses à la charge du MTMD.

Toutes ces transactions sont présentées distinctement au bilan dans les notes aux états financiers correspondantes.

La Société n'a conclu aucune opération importante avec des apparentés à une valeur différente de celle qui aurait été établie si les parties n'avaient pas été apparentées.

#### **12. EXPLICATIONS DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE**

Bien que l'ensemble des dépenses réalisées par la Société soient remboursées par les honoraires de gestion du MTMD, la Société démontre un excédent. Ce dernier correspond aux immobilisations acquises dans l'exercice, remboursées par le MTMD, diminuées de la charge d'amortissement de l'exercice. Ce fonctionnement permet de respecter les normes comptables canadiennes pour le secteur public. De plus, au cours de l'exercice, la Société a généré des revenus de placements de l'ordre de 639 710 \$, via les comptes épargnes, lesquels ont été ajoutés à l'avance provenant du MTMD puisque ces placements ont été réalisés avec les sommes excédentaires reçues du MTMD.

## Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.

### ANNEXES

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2025

2024

	Budget	Total	Total
<b>A - CHARGES PROJETS - MATANE, RIMOUSKI, GASPÉ ET GROS CACOUNA</b>			
Traitements des charges sociales	1 415 852 \$	1 256 203 \$	1 366 094 \$
Assurances	99 476	98 258	94 739
Déplacements, formation et communications	175 652	167 431	129 837
Entretien et réparations	10 000	29 433	26 655
Fournitures, loyer et approvisionnements	146 669	154 650	128 448
Frais bancaires	1 000	1 168	801
Publicité et promotion	54 515	41 512	19 735
Services professionnels	229 924	399 654	176 167
Amortissement des immobilisations corporelles	35 000	38 353	43 971
	<b>2 168 088 \$</b>	<b>2 186 662 \$</b>	<b>1 986 447 \$</b>
<b>B - CHARGES PROJET - PERCÉ</b>			
Traitements des charges sociales	10 000 \$	10 000 \$	- \$
Assurances	4 958	8 174	-
Déplacements, formation et communications	2 000	2 548	-
Fournitures, loyer et approvisionnements	-	3 122	-
Frais de gestion	19 901	24 410	-
Services professionnels	-	2 729	-
	<b>36 859 \$</b>	<b>50 983 \$</b>	<b>- \$</b>

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

---

Au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec,

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des tableaux ci-joints des revenus et des dépenses des ports de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros Cacouna réalisés pour le compte du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) (informations financières) de la **SOCIÉTÉ PORTUAIRE DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE INC.** (Société) pour la période du 1er avril 2024 au 31 mars 2025.

À notre avis, les informations financières ci-jointes de la Société pour la période du 1er avril 2024 au 31 mars 2025 ont été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux dispositions de la convention conclue le 30 avril 2020 avec le MTMD précisées à l'annexe B de cette dernière.

### 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 informations financières » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des informations financières 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.

### Autre point - Restriction à la diffusion et à l'utilisation

Les informations financières ont été préparées afin de permettre à la Société de fournir des informations au MTMD en lien avec les revenus et les dépenses admissibles des ports de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros Cacouna indiquées à l'annexe B de la convention conclue entre le MTMD et la Société le 30 avril 2020. En conséquence, il est possible que les informations financières ne puissent se prêter à un usage autre. Notre rapport est destiné uniquement aux administrateurs de la Société et au MTMD et ne devrait pas être diffusé à d'autres parties ni utilisé par d'autres parties.

### Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des informations financières

La direction est responsable de la préparation des informations financières conformément aux dispositions de la convention conclue le 30 avril 2020 avec le MTMD précisées à l'annexe B de cette dernière, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'informations financières exemptes d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (suite)

---

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

### Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des informations financières

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les informations financières prises dans leur ensemble sont exemptes 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 informations financières prennent en se fondant sur celles-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 informations financières 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 la Société;
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, le cas échéant, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.

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.

1

Mallette S.E.N.C.R.L.  
Société de comptables professionnels agréés

Trois-Rivières, Canada  
Le 17 juin 2025

---

<sup>1</sup> CPA auditrice, permis de comptabilité publique n° A128346

**MALLETTE**

**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**

**Tableau des revenus réalisés pour le ministère des  
Transports et de la Mobilité durable du Québec - Matane, Rimouski, Gaspé et Gros Cacouna**

**Revenus réalisés pour la période**

<b><u>Nom du compte</u></b>	<b><u>du 1er avril 2024 au 31 mars 2025</u></b>
Location d'espace (baux)	387 204,81 \$
Revenus portuaires	<u>2 160 557,07</u>
<b>Total</b>	<b><u>2 547 761,88 \$</u></b>

**MALLETTE**

**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**

**Tableau des dépenses réalisées pour le ministère des  
Transports et de la Mobilité durable du Québec des ports de Matane, Rimouski,  
Gaspé et Gros Cacouna**

**Dépenses réalisées pour la période**

<b><u>Nom du compte</u></b>	<b><u>du 1er avril 2024 au 31 mars 2025</u></b>
Éclairage et équipements électriques	54 429,29 \$
Électricité - installations portuaires	120 655,66
Déneigement	199 025,82
Services professionnels	267 692,57
Entretien des ports	459 015,29
Dépenses diverses	<u>38 559,78</u>
Dépenses	1 139 378,41
Investissements en immobilisations corporelles	
Mise à niveau	1 947 753,19
Développement	<u>3 063 815,18</u>
	5 011 568,37
<b>Total</b>	<b><u>6 150 946,78 \$</u></b>

**MALLETTE**

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

---

Au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec,

### Opinion

Nous avons effectué l'audit des tableaux ci-joints des revenus et des dépenses du port de Percé réalisés pour le compte du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) (informations financières) de la **SOCIÉTÉ PORTUAIRE DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE INC.** (Société) pour la période du 1er septembre 2024 au 31 mars 2025.

À notre avis, les informations financières ci-jointes de la Société pour la période du 1er septembre 2024 au 31 mars 2025 ont été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux dispositions de la convention conclue le 21 novembre 2024 avec le MTMD précisées à l'annexe B de cette dernière.

### 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 informations financières » du présent rapport. Nous sommes indépendants de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des informations financières 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.

### Autre point - Restriction à la diffusion et à l'utilisation

Les informations financières ont été préparées afin de permettre à la Société de fournir des informations au MTMD en lien avec les dépenses admissibles du port de Percé indiquées à l'annexe B de la convention conclue entre le MTMD et la Société le 21 novembre 2024. En conséquence, il est possible que les informations financières ne puissent se prêter à un usage autre. Notre rapport est destiné uniquement aux administrateurs de la Société et au MTMD et ne devrait pas être diffusé à d'autres parties ni utilisé par d'autres parties.

### Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des informations financières

La direction est responsable de la préparation des informations financières conformément aux dispositions de la convention conclue le 21 novembre 2024 avec le MTMD précisées à l'annexe B de cette dernière, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'informations financières exemptes d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT (suite)

---

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

### Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des informations financières

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les informations financières prises dans leur ensemble sont exemptes 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 informations financières prennent en se fondant sur celles-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 informations financières 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 la Société;
- Nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, le cas échéant, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière.

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.

1

Mallette S.E.N.C.R.L.  
Société de comptables professionnels agréés

Trois-Rivières, Canada  
Le 17 juin 2025

---

<sup>1</sup> CPA auditrice, permis de comptabilité publique n° A128346

**MALLETTE**

**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**  
**Tableau des revenus réalisés pour le ministère des**  
**Transports et de la Mobilité durable du Québec du port de Percé**

<b><u>Nom du compte</u></b>	<b>Revenus réalisés pour la période</b>	
	<b>du 1er septembre 2024 au 31 mars 2025</b>	
Location d'espace (baux)	-	\$
Revenus portuaires	-	
<b>Total</b>	-	\$

**MALLETTE**

**Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.**  
**Tableau des dépenses réalisées pour le ministère des**  
**Transports et de la Mobilité durable du Québec du port de Percé**

	<b>Dépenses réalisées pour la période</b>
	<b>du 1er septembre 2024 au 31 mars 2025</b>
<b><u>Nom du compte</u></b>	
Éclairage et équipements électriques	8 007,50 \$
Électricité - installations portuaires	283,96
Dragage	45 724,02
Pontons et passerelles	37 875,00
Entretien du quai	1 377,95
Dépenses diverses	-
	<hr/>
Dépenses	93 268,43
Investissements en immobilisations corporelles	42 892,85
	<hr/>
<b>Total</b>	<b>136 161,28 \$</b>
	<hr/> <hr/>

**MALLETTE**

# CRÉDITS PHOTOS

Zone Blanche Photo

Roger St-Laurent

Thomas Doucet

Christian Lamontagne

Ghislain Mailloux

Éric Truchon

Réjean Boucher

Dany Dumont

Drone Terra

Simon Bujold

Sami Jai Wagner-Beaulieu

Carl Dubeau

SODES

Eddy Métivier

Groupe Lebel

SPBSG