RAPPORT ANNUEL

Année financière
2023-2024

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

Québec

31 MARS 2024

TABLE DES MATIÈRES

1	**La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)**	**3**
2	**Le conseil d'administration**	**4**
2.1	Message du président	4
2.2	Membres du conseil d'administration	5
2.3	Comités du conseil d'administration	7
3	**Rapport d'activité**	**9**
3.1	Opérations portuaires	9
3.2	Infrastructures portuaires	12
3.3	Environnement et développement durable	14
3.4	Communication	15
3.5	Implication	17
3.6	Gestion de risques	18
3.7	Remerciement	18
4	**Bilan par port**	**20**
4.1	Port de Gros-Cacouna	21
4.2	Port de Rimouski	25
4.3	Port de Matane	29
4.4	Port de Gaspé	32
5	**Les états financiers**	**35**
6	**L'année en images**	**52**

7. 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 vue 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).

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** de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé 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.



Les quatre (4) ports gérés par la Société sont situés dans l'est du Québec et répartis sur plus de 600 kilomètres sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.



Gerald Carter, président du conseil d'administration

2. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

2.1 Message du président

À titre de président du conseil d'administration de la SPBSG, j'ai la prérogative, avec mes collègues administrateurs, de contribuer au développement économique des quatre (4) ports régionaux appartenant au Gouvernement du Québec. Ces ports sont des maillons importants de l'écosystème économique de chaque région. Ils jouent un rôle majeur dans les échanges commerciaux tant sur le plan régional qu'à l'international.

Notre conseil a poursuivi ses représentations auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour doter la SPBSG d'une structure de gouvernance agile et transparente. Les discussions se poursuivront au cours de la prochaine année. Toutefois, le prolongement de notre entente de gestion des ports avec le MTMD jusqu'au 31 mars 2027 témoigne de la confiance du Ministère envers notre organisation. Nous saluons l'excellente collaboration développée avec l'équipe de la direction du transport et de la stratégie maritime du ministère.

Le conseil a participé activement avec tout le personnel de la SPBSG à l'élaboration d'un plan de gestion de risque. Cet exercice a permis de déterminer les principaux risques liés aux activités de la Société, de les évaluer et de les prioriser. Le conseil a adopté une politique de gestion de risques dont l'objectif est de convenir de son application dans l'organisation.

Les actions identifiées dans notre planification stratégique 2021-2026 se sont concrétisées par l'avancement de plusieurs projets dans nos 4 ports. En cours d'année, le conseil a approuvé plusieurs projets pour la mise à niveau et le développement des infrastructures portuaires. Notamment, les mandats de services professionnels en lien avec le réaménagement majeur des ports de Matane et de Rimouski. Ils visent la réalisation de l'étude d'impact en environnement à la recommandation de la meilleure option possible pour garantir la continuité et la croissance des activités portuaires, de même que leur adaptation aux changements climatiques. Le conseil a confiance en son équipe de gestionnaires, lesquels sont appuyés par des firmes de professionnels ayant une excellente expertise du domaine maritime.

Je suis très fier de l'engagement des membres du conseil d'administration qui donnent de leur précieux temps aux affaires de la Société. Leurs conseils orientent nos décisions en vue d'assurer une saine gestion et de réaliser les projets de notre plan stratégique.

Je remercie également notre personnel au nom du conseil d'administration, nous avons confiance en notre équipe pour concrétiser notre vision pour nos 4 ports.



Gerald Carter, président du conseil d'administration

2.2 Membres du conseil d'administration



Marie-Josée Huot

DIRECTRICE GÉNÉRALE

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

Présidente comité stratégique
Membre du comité de ressources humaines et du comité de vérification et audit



Martin Beaulieu

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Zone d'innovation de l'économie bleue pour le Québec

Président du comité de ressources humaines
Membre des comités de gouvernance et du comité stratégique



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
Membre du comité de ressources humaines et du comité stratégique



Danielle Hébert

RETRAITÉE EX-DIRECTRICE DES FINANCES

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Membre du comité de vérification et d'audit



Réal Robichaud

RETRAITÉ EX-VP

Agence Maritime LOLA

Membre du comité de ressources humaines et du comité de gouvernance



Michael-Todd Duguay

ANALYSTE

Direction du transport et de la stratégie maritime
Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Observateur pour le MTMD



Stéphane Pigeon

DIRECTEUR

Direction des terrains et des infrastructures industrielles
Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec (MEIE)

Observateur pour le MEIE

2.3 Comités du conseil d'administration

Gouvernance et éthique

Le comité de gouvernance et d'éthique a le mandat de surveiller les activités du conseil et des comités pour élaborer les règles de gouvernance et d'éthique pour la conduite de la Société, notamment :

- Élaborer le règlement intérieur et un code d'éthique pour la conduite des affaires de la Société ;
- Élaborer des profils de compétence et d'expérience pour la nomination des membres du conseil d'administration ;
- Élaborer les critères d'évaluation des membres du conseil d'administration et du fonctionnement du conseil ;
- Élaborer un programme d'accueil et de formation continue pour les membres du conseil d'administration.

Ressources humaines

Ce comité est responsable de toutes questions ayant trait aux ressources humaines. Il a notamment les fonctions suivantes :

- S'assurer de la mise en place des politiques concernant les ressources humaines, sous réserve de la Loi sur la fonction publique, lorsque celle-ci s'applique ;
- Proposer au Conseil le profil de compétences et d'expérience pour la nomination du président-directeur général ;
- Élaborer et proposer au Conseil les critères d'évaluation du président-directeur général et faire des recommandations au conseil concernant la rémunération de celui-ci, à l'intérieur des paramètres fixés par le gouvernement ;
- Examiner et recommander au Conseil, annuellement, les normes et barèmes de rémunération, incluant une politique de rémunération variable, le cas échéant, et les autres conditions de travail du personnel de direction et en assurer le suivi ;
- Assurer une vigie sur les enjeux concernant la relève, le recrutement, la rétention, la progression, l'évaluation et le perfectionnement du personnel de la Société ;
- Le Comité doit examiner et évaluer les recommandations de la direction en ce qui a trait aux changements organisationnels qui ont un impact sur la structure de la Société et en faire une recommandation au Conseil.

Vérification et audit

Le comité de vérification et d'audit a pour fonctions :

- De veiller à ce que des mécanismes de contrôle interne soient mis en place et de s'assurer qu'ils soient adéquats et efficaces;
- D'examiner les états financiers avec le vérificateur externe et de recommander au Conseil l'approbation des états financiers;
- Mettre en place un processus de gestion des risques;
- De réviser toute activité susceptible de nuire à la bonne situation financière de la Société et qui est portée à son attention par le vérificateur interne ou un dirigeant.

Stratégique

Le mandat du comité stratégique est d'évaluer 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.



3. RAPPORT D'ACTIVITÉ

3.1 Opérations portuaires

L'activité portuaire a poursuivi sa progression dans nos quatre (4) installations, au cours de l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 2024, tant au chapitre des revenus que du volume de marchandises transbordées.

Au 31 mars 2024, les revenus générés par les ports ont augmenté de 24 %, 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. L'objectif de la SPBSG étant de les auto-financer d'ici 2030.

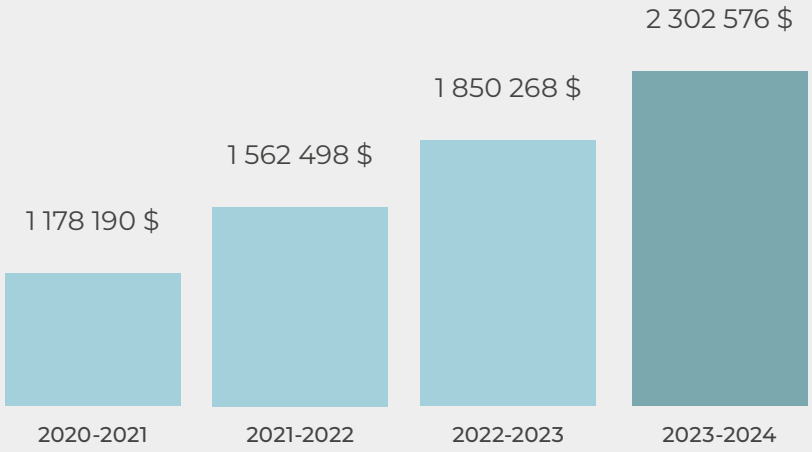
Dans un contexte économique plus difficile, le volume de marchandises manutentionnées dans nos infrastructures s'est accru légèrement avec une hausse de 1 %. En cours d'année, la part des exportations à partir des ports a connu une croissance de 19 % en volume de marchandises. Notamment, par l'exportation de :

- Pales d'éoliennes vers les États-Unis à partir du port de Gaspé,
- Granule de bois du port de Gros-Cacouna vers la France,
- Pâte de bois chargée à Matane à destination de l'Asie.

Pour l'année 2023-2024, la proportion des exportations représente 30% des échanges commerciaux, tandis que la part du transport régional a compté pour 68% à destination de la Côte-Nord et du Grand nord Canadien. Ces échanges démontrent l'importance que jouent les ports régionaux dans l'économie locale pour nos PME.

Revenus générés

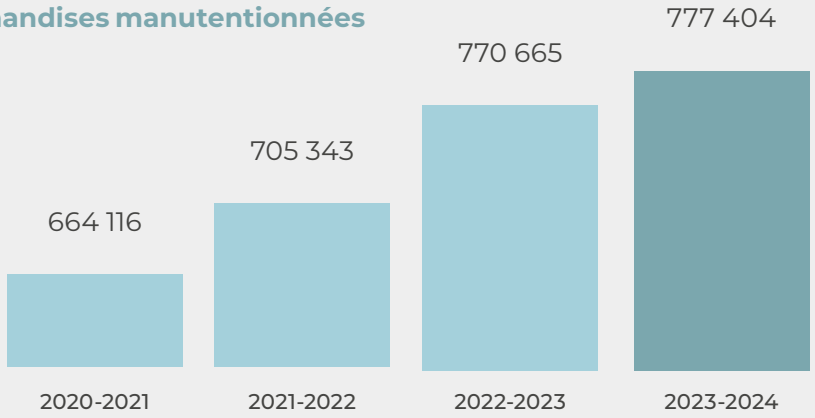
Ports de la SPBSG

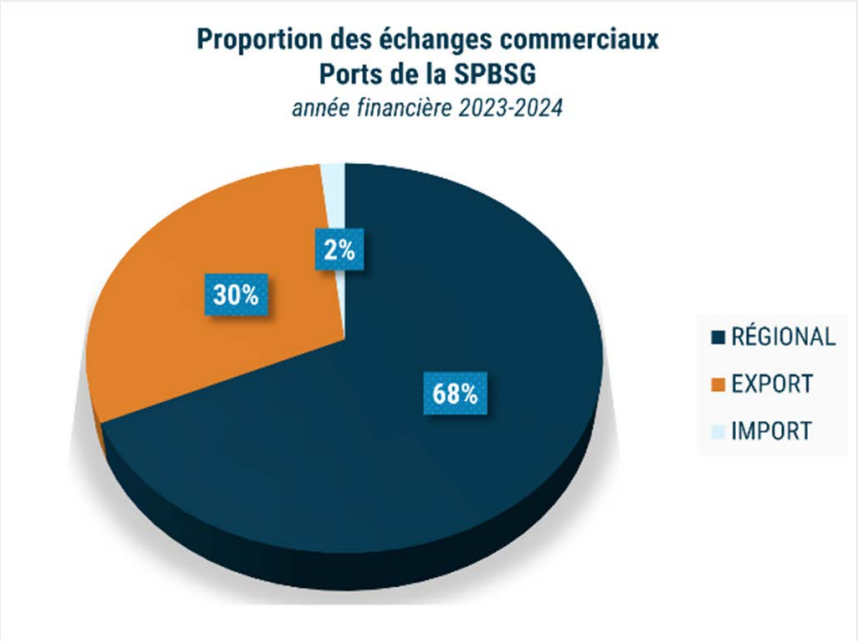


Volume de marchandises manutentionnées

(en tonne métrique)

Ports de la SPBSG

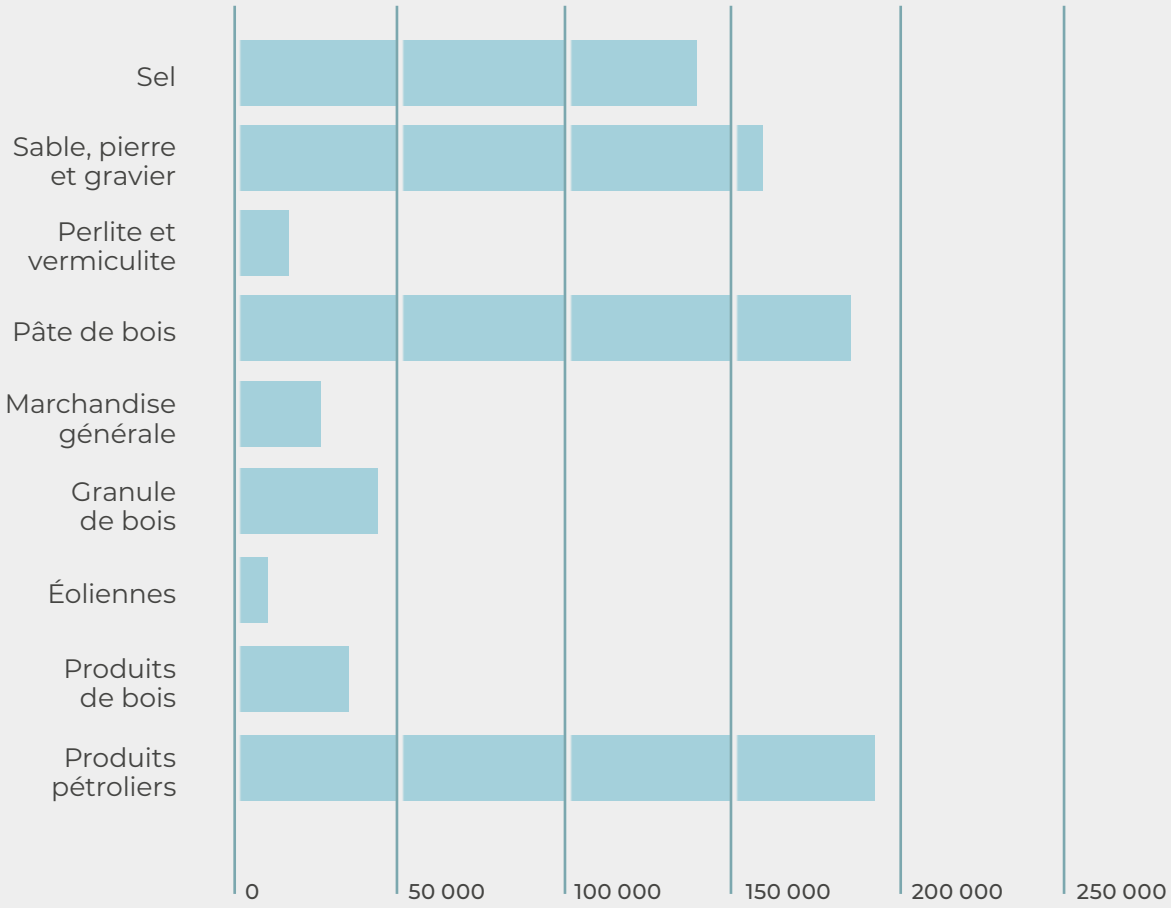




Types de marchandises transbordées dans les 4 ports

(en tonne métrique)

2023-2024



Nos maîtres de port jouent un rôle essentiel pour assurer une bonne gestion des opérations portuaires. Dans le souci d'assurer la sécurité des navires et des activités portuaires, ils se sont impliqués pour la révision des règles de port, lesquels entreront en vigueur au 1er juillet 2024. De plus, l'ensemble des plans de sûreté maritime ont été révisés et adaptés à la réalité de chaque port. La SPBSG est privilégiée de pouvoir compter sur leur grande disponibilité pour donner le service aux navires qui transitent dans nos ports et répondre aux demandes provenant des intervenants du secteur maritime qui souhaitent utiliser nos installations. Également, ils portent une attention aux enjeux pouvant affecter nos ports en lien avec la sécurité, l'environnement et la population locale. Ces informations alimentent notre équipe et contribuent à orienter nos décisions et nos actions.

3.2 Infrastructures portuaires

La SPBSG poursuit les investissements prévus à son plan d'immobilisation. Le tableau ci-dessous détaille les investissements par port et l'état d'avancement des projets au 31 mars 2024.

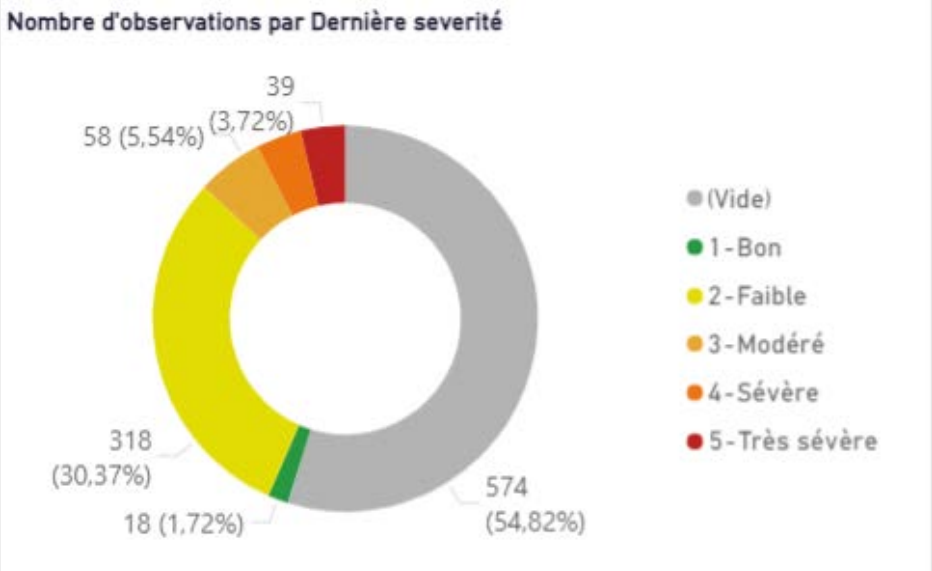
Description	Emplacement	Type de projet	Engagement $	Décaissé en cours d'année $	État d'avancement %
Aménagement d'un espace d'entreposage	Gaspé	Développement	8 942 880	1 299 591	100 %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Gaspé	Mise à niveau	1 300 000	36 828	3 %
Relocalisation du bureau de maître de port-services professionnels	Gaspé	Mise à niveau	200 733	101 550	51 %
Aménagement espace d'entreposage phase 2-services professionnels	Gaspé	Développement	156 976	123 609	79 %
Analyse structurale du quai existant	Matane	Mise à niveau	2 325 000	708 409	30 %
Réaménagement du port de Matane- services professionnels/étude d'impact et ingénierie	Matane	Mise à niveau et développement	5 121 520	1 591 818	31 %
Travaux de dragage quais commercial et éperon	Rimouski	Mise à niveau	1 953 425	19 591	1 %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Rimouski	Mise à niveau	1 475 660	37 272	3 %
Réaménagement des ilots de services	Rimouski	Mise à niveau	230 852	230 852	100 %
Réaménagement du port de Rimouski - services professionnels/ étude d'impact et ingénierie	Rimouski	Mise à niveau	8 327 907	1 377 825	17 %
Étude d'impact décennal de dragage	Gros-Cacouna	Mise à niveau	400 000	120 104	88 %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Gros-Cacouna	Mise à niveau	1 690 000	36 828	2 %
Inspection et rénovation de bâtiments	Gros-Cacouna	Mise à niveau	613 887	427 156	70 %
		Total	**32 738 840**	**6 111 435**	**19 %**

À l'été 2023, la SPBSG a octroyé d'importants contrats de services professionnels pour la mise à niveau et le développement des ports de Matane et de Rimouski. Les travaux d'aménagement de l'espace d'entreposage ont été complétés au port de Gaspé. La Société a également accordé un contrat de services professionnels en génie à la firme CIMA+ afin d'améliorer les infrastructures d'amarrage des ports de Gros-Cacouna, Rimouski et Gaspé. Des investissements pour remplacer ces équipements sont à venir au cours des prochaines années.

La gestion de ces projets demande une grande disponibilité de notre directeur des infrastructures portuaires et de notre directrice de l'environnement et du développement durable. Ils veillent au suivi et à la coordination avec les équipes de consultants, les maîtres de port, le MTMD et plusieurs autres parties prenantes impliquées dans nos projets.

Notre équipe responsable des infrastructures portuaires a effectué les inspections biannuelles afin de pouvoir compiler les données sur notre plateforme de gestion d'actifs et d'aide à la décision. Cet outil permet de centraliser l'ensemble des données concernant les infrastructures portuaires. Il s'avère être un outil de gestion essentiel pour la planification des travaux d'entretien et d'immobilisation, afin de maintenir en bon état nos installations. De plus, il facilite la communication sur l'état des actifs en continu, avec notre équipe, le conseil d'administration et le MTMD.

Exemple de cote d'état d'un port suite à nos inspections



3.3 Environnement et développement durable

Les installations portuaires sont situées à proximité des populations et des zones sensibles pour la faune et la flore marine. La SPBSG est soucieuse de maintenir une cohabitation harmonieuse avec les communautés riveraines et les habitats fauniques et floristiques qui entourent ses infrastructures portuaires.

L'octroi des contrats de services professionnels pour les projets de réaménagement des ports de Matane et Rimouski marque le début de la réalisation des études d'impact en environnement, avec notamment plusieurs consultations des intervenants socio-économiques, des organismes en environnement, des Premières Nations et de la population. Ces consultations sont riches et nous permettent de prendre en compte les préoccupations du milieu et d'adapter nos projets en conséquence.

Voici un résumé des consultations menées en cours d'année :

Projet	Port	Activité de consultation (nombre de participants)	Nb de participants approximatif
Réaménagement des infrastructures portuaires de Matane	Matane	Usagers	100
		La Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk	
		Secrétariat Mi'gmaWei Mawio'mi	
		Membres de la Chambre de commerce et d'industrie de La Matanie	
		Organismes environnementaux	
		Conseil municipal	
		Riverains du port	
		Pêcheurs commerciaux	
Réaménagement des infrastructures portuaires de Rimouski	Rimouski	Usagers	15
		La Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk	
		Pêcheurs commerciaux	

L'étude d'impact concernant le décennal de dragage au port de Gros-Cacouna a été complétée et déposée pour analyse au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). À la suite de cette analyse, un complément d'informations a été requis par le ministère. Ainsi, le processus d'évaluation environnemental est toujours en cours.

Depuis 2022, la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie est membre de l'Alliance verte, le principal programme volontaire de certification environnementale de l'industrie maritime nord-américaine. Les ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé ont été certifiés pour la 1ère année. Le processus de certification est rigoureux et transparent, les résultats étant vérifiés de manière indépendante par un auditeur certifié par l'Alliance verte.

⚓ Voir les résultats de la SPBSG

https://allianceverte.org/media/ox3n5fgi/rapport_performance_2022_allianceverte.pdf

Ainsi, pour sa 1ère année de certification, la SPBSG a obtenu des niveaux de 1 ou 2 en fonction des indicateurs.

Cette initiative volontaire nous engage dans un processus d'amélioration continue de la performance environnementale de nos ports, en ciblant les enjeux clés liés à la qualité de l'air, de l'eau, des sols et aux relations avec les communautés. À cet égard, nous avons établi, cette année, des directives environnementales à mettre en application par les usagers pour minimiser l'effet des opérations sur l'environnement, car c'est également en collaboration avec les usagers que nous serons en mesure d'améliorer notre performance environnementale.

⚓ Consulter les directives

https://spbsg.com/wp-content/uploads/2024/03/SPBSG-Directives-environnementales_28022024.pdf

3.4 Communication

Afin d'informer les citoyens sur nos activités, nous avons lancé notre toute première infolettre, qui a été diffusée 1 fois, soit en janvier 2024. Les principaux objectifs de ce bulletin sont d'informer les citoyens et parties prenantes de l'avancement des projets majeurs gérés par la SPBSG dans ses ports, les inviter aux activités de consultation le cas échéant, partager des nouvelles et créer un lien communicationnel avec les abonnés. Le bulletin sera diffusé de manière ciblée (par port) 4 fois maximum par année.



Notre site web, lancé fin 2022, a été bonifié avec l'ajout d'une section relative aux projets de développement. Ainsi, les citoyens peuvent en apprendre plus sur chacun des projets d'envergure menés par la SPBSG dans chacun des ports. Les processus consultatifs relatifs à chaque projet sont également présentés dans cette section où l'on retrouve notamment les comptes-rendus des rencontres publiques et des consultations en ligne.

La Société a également 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 1er chargement de pales surdimensionnées de 107 m fabriquées à l'usine de LM Wind Power au port de Gaspé,
- L'obtention de la certification Alliance Verte pour la 1ère année,
- L'octroi des contrats de services professionnels pour les projets de réaménagement des ports de Matane et Rimouski,
- La 1ère cargaison de granules de bois industriels, produites par Lebel Énergie ayant quitté le port de Gros-Cacouna pour être acheminée vers l'Europe,
- Le bilan positif de l'année civile 2023, malgré le ralentissement économique qui s'est fait sentir au cours de la dernière année.

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

Plus globalement, nous avons observé (via notre veille médiatique) qu'il est fait mention des ports de la SPBSG dans plusieurs articles de presse. En effet, tout au long de l'année 2023-2024, 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 130 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 : 57 articles
- Port de Gaspé : 15 articles
- Port de Matane : 28 articles
- Port de Rimouski : 12 articles
- La SPBSG et ses 4 ports : 21 articles

3.5 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 nous impliquons dans divers organismes reliés au domaine maritime.

Voici un résumé de nos implications :

Projets de recherche

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 SubSeaQuieter 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
UQO	Détecter et prédire la présence de bélugas pour réduire leur exposition à la navigation dans l'estuaire moyen

Implications

Centre d'expertise en logistique portuaire	Conseil d'administration et comité de programmation
Corridor économique intelligent	Comité consultatif
Destination Gaspé	Conseil d'administration
Institut des sciences de la mer (ISMER)	Conseil d'administration
Table régionale Énergie Climat (Bas-Saint-Laurent)	Membre
Technopole maritime du Québec	Conseil d'administration et MERLIN

3.6 Gestion de risques

La SPBSG a complété en cours d'année, son plan de gestion des risques pour l'ensemble de ses activités. Cet exercice a impliqué le conseil d'administration et tout le personnel de la SPBSG et a mené à l'adoption d'une politique de gestion des risques.

3.7 Remerciements

La Société a le privilège de compter sur un conseil d'administration et des employés compétents, engagés qui ont à cœur de réussir le mandat confié par le Gouvernement du Québec. Je suis choyée de pouvoir compter sur toutes ces personnes pour réaliser notre mandat et notre vision pour les 4 ports.

Je remercie notre président, monsieur Gerald Carter et l'ensemble des membres du conseil d'administration, pour leur confiance et tout le temps qu'ils accordent à notre organisation. J'ai la certitude qu'ensemble nous allons réaliser nos objectifs.

Anne Dupéré, présidente-directrice générale

Équipe de la SPBSG



Anne Dupéré
Présidente-directrice générale



David Parent
Directeur des infrastructures portuaires



Caroline Ratté
Directrice de l'environnement et du développement durable



Jean-François Mattiucci
Chargé de projet infrastructures portuaires



Jonathan Charrette
Chargé de projet infrastructures portuaires



Marina Le Pen
Chargée de projet en développement durable



Nadia D'Astous
Responsable des opérations comptables et financières



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



Yannick Isabelle
Maître de port
Port de Rimouski



Jean-Pierre Harrison
Maître de port
Port de Matane



Lise Nadeau
Maître de port
Port de Gaspé

4.

Bilan par port









4.1 Port de Gros-Cacouna



Opérations portuaires

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. Ses facilités d'entreposage sont uniques au Bas-Saint-Laurent et à la Gaspésie. 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.

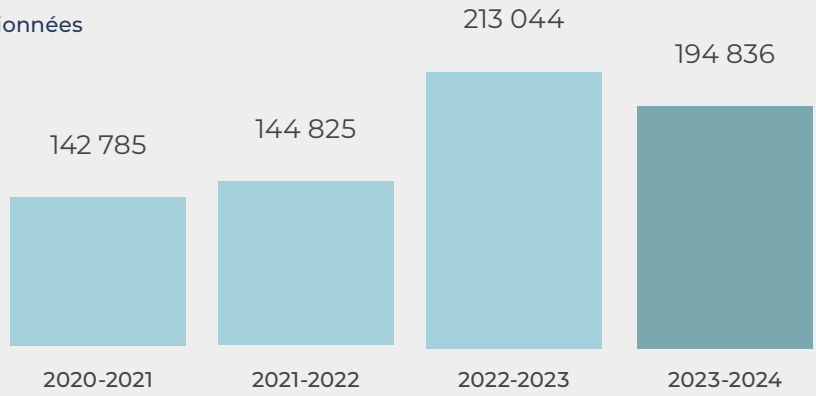
L'année 2023-2024 a été marquée par le début des opérations de la nouvelle usine de fabrication de granule de bois du Groupe Lebel, laquelle est située à Cacouna à proximité du port. La production est entreposée dans des dômes localisés au port, ce qui facilite le transbordement pour le transport maritime. Près de 45 000 tonnes de granule ont été acheminées par navire au cours de la dernière année. Ce biocombustible sert à la conversion des installations thermiques au charbon en Europe.

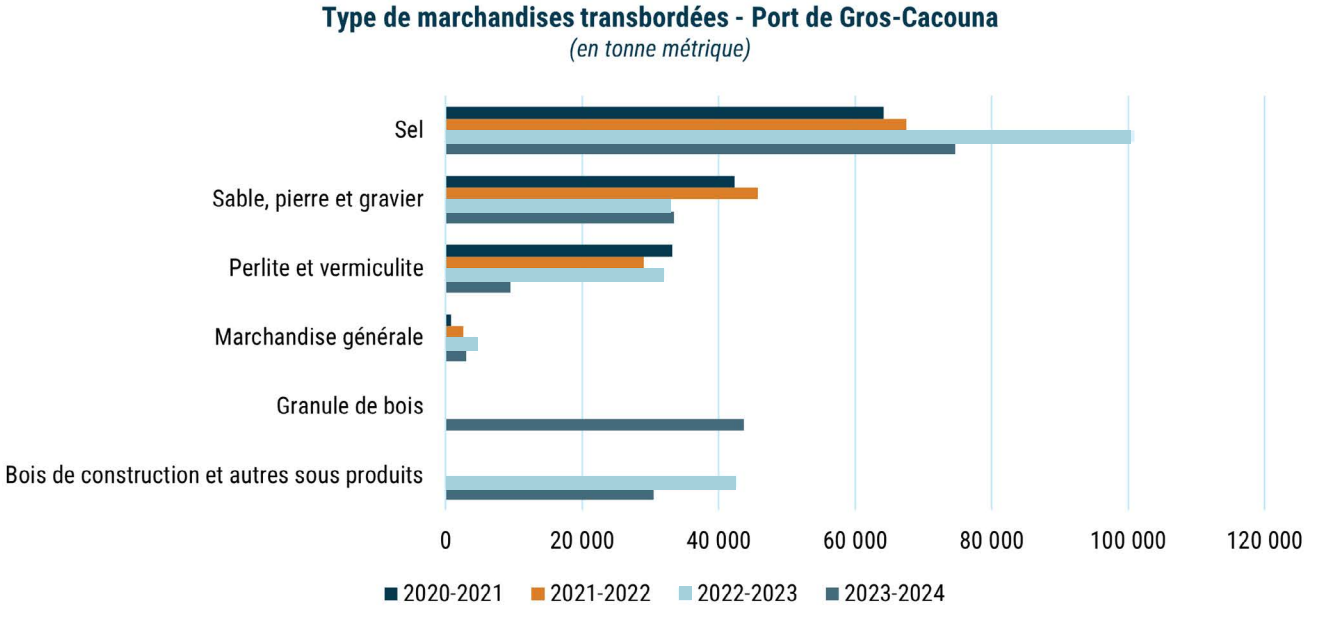


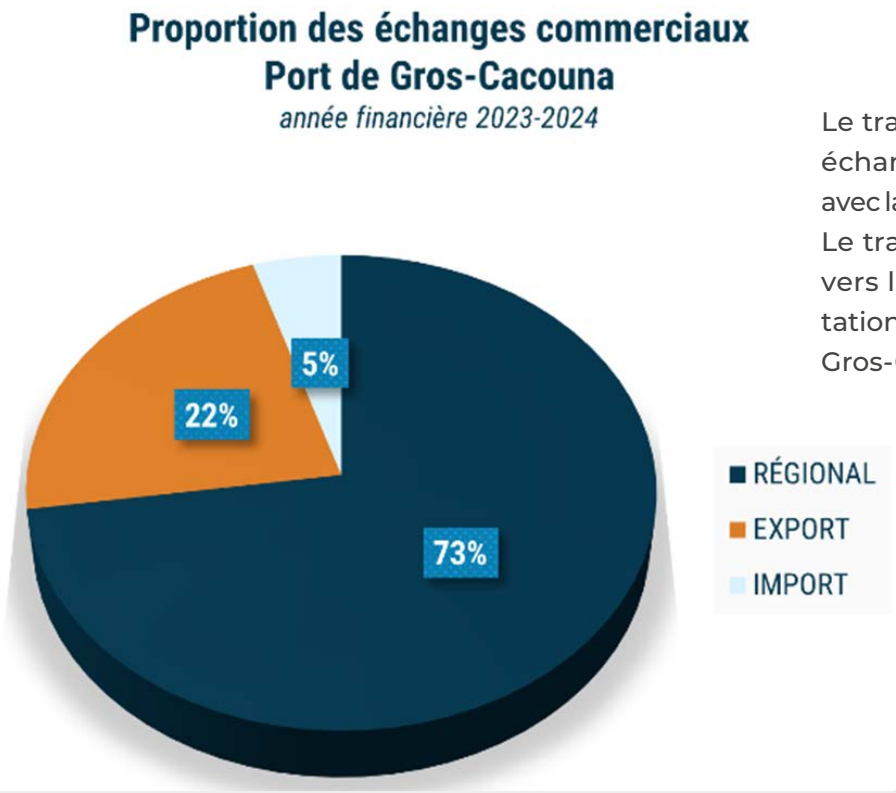
En cours d'année, la SPBSG a observé une baisse de moins de 10 % du volume de marchandises qui transitent au port de Gros-Cacouna. La situation économique a affecté plusieurs PME de la région, notamment la chute des prix du bois d'œuvre qui a provoqué une diminution des débarquements de bois de construction et des produits dérivés. Le déchargement de sel de déglaçage a également connu une diminution en tonne métrique. Les hivers moins rigoureux affectent la demande des municipalités environnantes et du MTMD pour l'entretien du réseau routier municipal et régional.

Port de Gros-Cacouna
Évolution du volume de marchandises manutentionnées

(en tonne métrique)







Le transport régional représente 73 % des échanges commerciaux particulièrement avec la Côte-Nord et le Grand Nord québécois. Le transport maritime de granule de bois vers l'Europe a contribué à une augmentation des exportations à partir du port de Gros-Cacouna.

La SPBSG partage le territoire avec la Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk (PNWW). Notamment, elle occupe une partie de la zone à l'est du port et la montagne.

La PNWW a inauguré, à l'automne 2023, son centre d'observation des bélugas (Putep't-awt). Les activités du centre débuteront en juin 2024. Nous croyons qu'il s'agit de retombées touristiques importantes pour la Nation et la région.

En mars 2023, l'annonce par Hydro-Québec de plusieurs projets éoliens au Bas-Saint-Laurent a suscité beaucoup d'enthousiasme du milieu des affaires, considérant les retombées économiques pour la région. Ces projets impliqueront, notamment, le transport maritime de composantes pour la construction des parcs éoliens. La PNWW, en collaboration avec le MTMD et la SPBSG, se sont entendus pour mettre à disposition un espace d'entreposage temporaire, sur une partie des terrains du port occupés par la PNWW et la SPBSG. Les travaux seront effectués au printemps 2024 et visent à appuyer le transport maritime des composantes d'éoliennes.

La SPBSG est fière de partager le territoire avec la PNWW. C'est une Nation respectueuse et progressiste avec qui il est agréable de collaborer.


Crédit photo :
Sami Jai Wagner-Beaulieu


Crédit photo :
Sami Jai Wagner-Beaulieu

Investissements

Les engagements d'investissements en immobilisation représentent pour l'année 2023-2024 près de 3 millions de dollars.

Description des investissements	Emplacement	Type de projet	Engagement $	Décaissé en cours d'année $	État d'avancement %
Étude d'impact décennal de dragage	Gros-Cacouna	Mise à niveau	400 000	120 104	88 %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Gros-Cacouna	Mise à niveau	1 690 000	36 828	2 %
Inspection et rénovation de bâtiments	Gros-Cacouna	Mise à niveau	613 887	427 156	70 %
			2 703 887	**584 088**	**22 %**

L'étude d'impact concernant le décennal de dragage a été déposée en février 2023 au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). Le havre du port situé dans l'estuaire moyen du Saint-Laurent est sujet à la sédimentation. Afin d'assurer la sécurité des navires, une profondeur d'eau doit être maintenue, à 8 mètres dans le havre et à 10 mètres aux postes à quai. L'obtention d'une autorisation d'un décennal de dragage permettra de planifier des travaux de dragage à intervalle régulier sur une période de 10 ans.

Suite au dépôt de l'étude d'impact, le MELCCFP a exigé de la SPBSG qu'elle réalise une étude hydro-sédimentaire de dilution et de dispersion de sédiments qui seraient relâchés au site de rejet en eau libre. La SPBSG est en attente d'un suivi de la part du MELCCFP pour obtenir l'autorisation du décennal de dragage.





4.2 Port de Rimouski

Opérations portuaires

Le port de Rimouski se situe au cœur de la ville, à l'extrémité est de la zone commerciale, le long de 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 quinze (15) navires, une usine et plusieurs commerces au détail. Le crabe, le poisson de fond, l'oursin et le bourgot représentent les principales espèces débarquées au quai des pêcheurs. L'ensemble des entreprises du secteur des pêches emploient près de 120 personnes. Les pêcheurs de Rimouski fournissent notamment Les Pêcheries de l'Estuaire, seule usine de transformation des produits marins à Rimouski, ainsi que plusieurs poissonneries.

Relais Nordik offre, à partir du port de Rimouski, un 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. Le navire Bella Desgagnés a effectué entre avril 2023 et janvier 2024 :

- Nombre de traversées : **41**
- Nombre de passagers embarqués : **15 600**
- Volume de marchandises manutentionnées :

  9 725 tonnes métriques au port de Rimouski

  19 500 tonnes métriques pour la desserte
- Nombre d'emplois : **155**
  (personnel naviguant et terrestre)

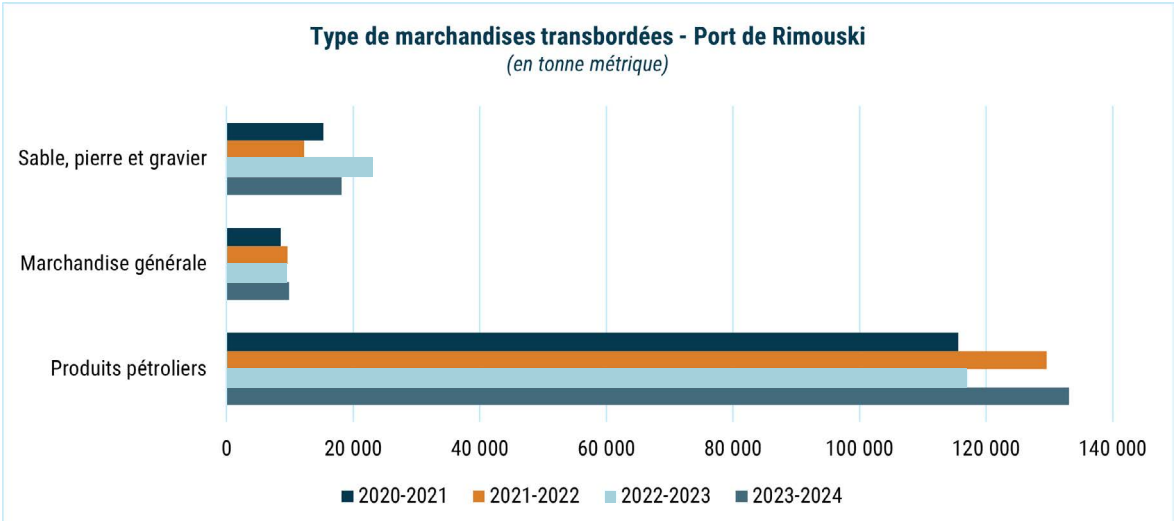
Le service de traversier privé, le CNM Évolution, qui assurait la liaison entre le port de Rimouski et la ville de Forestville sur la Côte-Nord, a cessé ses activités. Un projet avec un potentiel repreneur est actuellement à l'étude.

Le volume de marchandises total transbordées au port a connu une hausse de 8 % au cours de l'année 2023-2024. Principalement la croissance des débarquements de produits pétroliers, lesquels représentent 83 % du volume de marchandises manutentionnées à Rimouski. Suncor possède un terminal dans le parc industriel à partir duquel s'effectue la distribution dans toute la région.



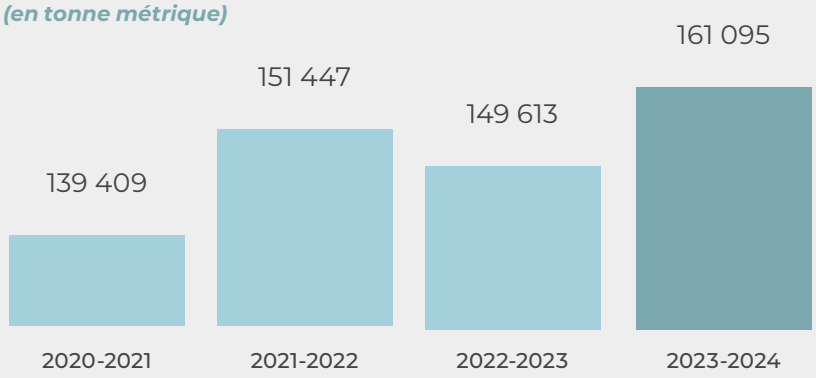
Crédit photo : Carl Dubeau

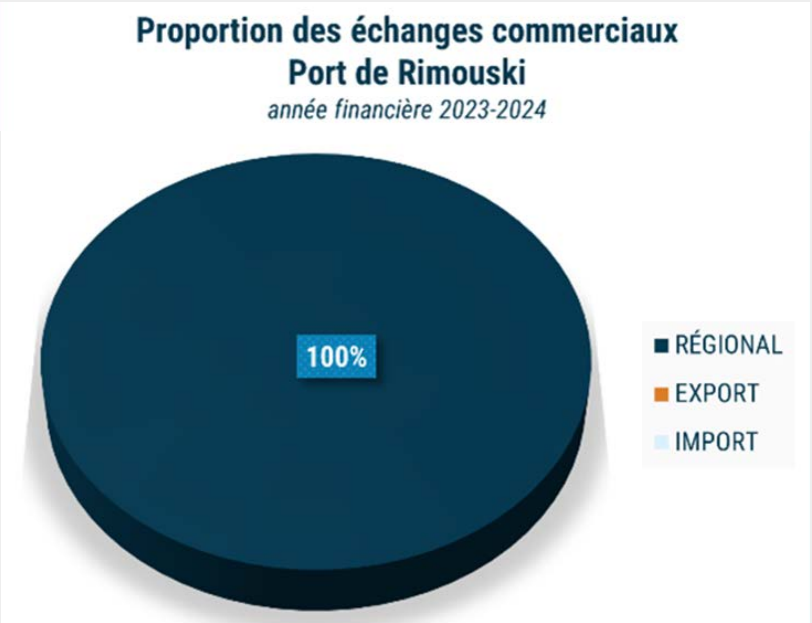




Port de Rimouski
Évolution du volume de marchandises manutentionnées

(en tonne métrique)





Le navire de recherche scientifique, le Coriolis II, de l'Université du Québec à Rimouski, s'amarre au port, du mois de mai au mois de novembre, chaque saison. Ce navire est un laboratoire flottant qui accueille des équipes de chercheurs qui étudient les écosystèmes côtiers et hauturiers.

Au cours de la saison 2023, quinze (15) missions de recherche ont été effectuées à bord du navire et ont accueilli plus de 200 chercheurs provenant de plusieurs pays.



Au 31 mars 2024, la SPBSG avait des engagements financiers de près de 12M$ pour plusieurs projets de mise à niveau des infrastructures portuaires. En cours d'année, la SPBSG a complété les travaux de réfection des îlots de service du côté du quai des pêcheurs commerciaux. Les entreprises de pêche ont maintenant accès aux services d'eau et d'électricité directement au quai.

Description des projets d'immobilisations et investissements	Emplacement	Type de projet	Engagement $	Décaissé en cours d'année $	État d'avancement %
Travaux de dragage quais commercial et épron	Rimouski	Mise à niveau	1 953 425	19 591	1 %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Rimouski	Mise à niveau	1 475 660	37 272	3 %
Réaménagement des ilots de services	Rimouski	Mise à niveau	230 852	230 852	100 %
Réaménagement du port de Rimouski - services professionnels/ études d'impact et ingénierie	Rimouski	Mise à niveau	8 327 907	1 377 825	17 %
Total Rimouski			**11 987 844,32 $**	**1 665 540,66 $**	

La Société a octroyé, au cours de l'été 2023 un mandat de services professionnels dans le cadre du réaménagement portuaire. Le projet consiste à effectuer la consolidation de la jetée ouest et du quai transversal et à réaliser le réaménagement complet du secteur ouest du port. Le mandat a été octroyé à la firme CIMA +. L'objectif consiste à réaliser toutes les étapes du projet : de la réalisation des différentes études techniques et de l'étude d'impact en environnement à la recommandation de la meilleure option possible, jusqu'à la réalisation des plans et devis complets du réaménagement des installations portuaires de Rimouski.

L'étude d'impact du projet devrait être déposée au cours de l'hiver 2025. L'échéancier du projet sera aussi réévalué en cours d'année.



4.3 Port de Matane

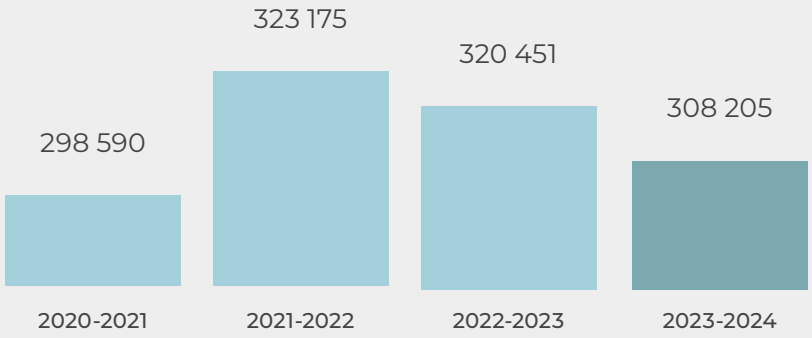
Opérations portuaires

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.

Le volume de marchandises chargées et déchargées au port de Matane a légèrement diminué au cours de la dernière année et se situe à 308 205 tonnes métriques. Le volume de marchandises pouvant y être transbordées ne pourra progresser davantage, avant que les travaux de réaménagement soient complétés. La marchandise exportée à partir du port de Matane vers l'Asie, représente 60 % des échanges commerciaux.

Port de Matane
Évolution du volume de marchandises manutentionnées

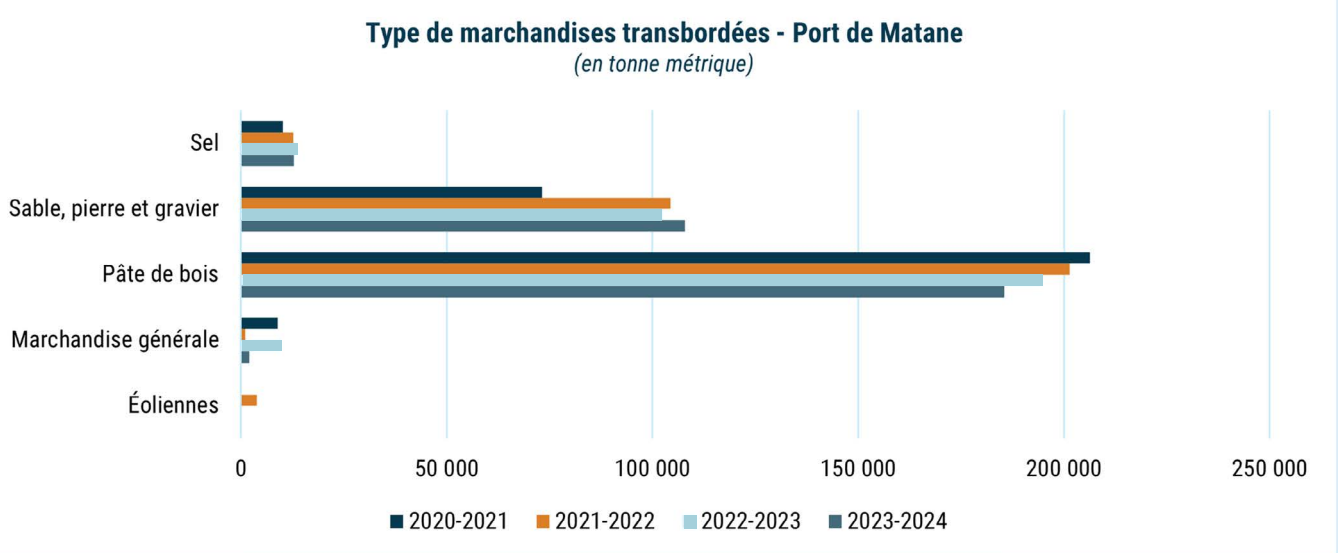
(en tonne métrique)

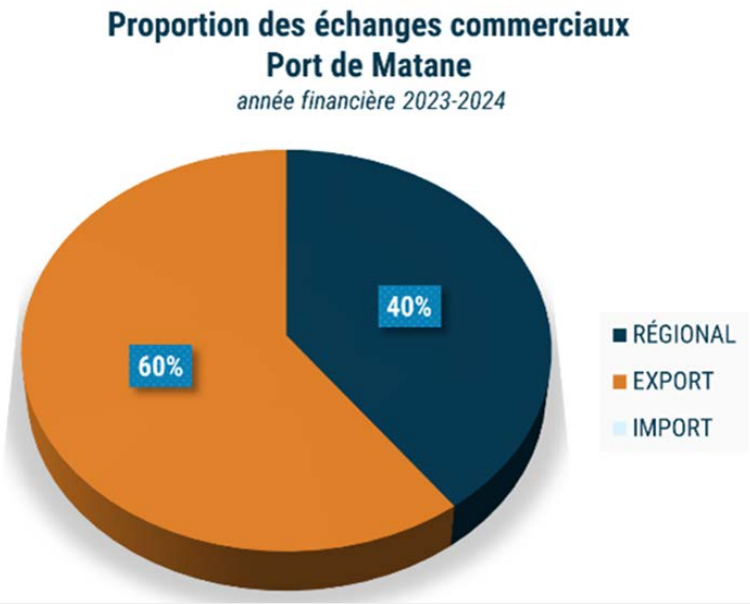


Les produits qui transitent par Matane sont :

- La pâte de bois de l'entreprise Sappi qui est expédiée en Europe et en Asie,
- La silice, en provenance de la vallée de la Matapédia, expédiée par navire vers la Cimenterie de Port-Daniel,
- Le sable, en provenance des Îles-de-la-Madeleine, pour l'usine de Béton provincial de Matane,
- Le bitume, pour l'entreprise Bitubel, nouvellement installée à Matane,
- Modules de maisons et bâtiments divers fabriqué par CEG, vers le Grand Nord,
- Le sel de déglaçage.

L'annonce, à l'été 2023, de l'implantation de l'usine Duravit à Matane, qui attribue son choix notamment du fait de l'accessibilité d'un port en eau profonde, confirme l'importance du port de Matane dans l'écosystème économique de la région.





Les engagements d'investissements en immobilisation représentent pour l'année 2023-2024 près de 7,5 M$.

Description des projets d'immobilisations et investissements	Emplacement	Type de projet	Engagement $	Décaissé en cours d'année $	État d'avancement %
Analyse structurale du quai existant	Matane	Mise à niveau	2 325 000	708 409	30 %
Réaménagement du port de Matane - services professionnels/ étude d'impact et ingénierie	Matane	Mise à niveau et développement	5 121 520	1 591 818	31 %
Total Matane			**7 446 519,91**	**2 300 227,76 $**	

Le port de Matane a été déclaré en fin de vie utile en 2018, soit avant son transfert au Gouvernement du Québec. Ainsi, la SPBSG a confié un mandat à la firme CIMA + pour réaliser une expertise complète sur l'état actuel du quai commercial. Le mandat inclut également un suivi annuel jusqu'à sa reconstruction. L'objectif de la SPBSG étant d'assurer la sécurité des opérations portuaires du quai existant.

Le consortium Norda Stelo/Englobe a obtenu le mandat pour le réaménagement du port de Matane. L'objectif du contrat vise à compléter différentes études techniques, à amorcer la conception des plans de réaménagement des installations portuaires et à réaliser l'étude d'impact en environnement. Cette étape est cruciale pour l'obtention des autorisations gouvernementales requises pour lancer les travaux de construction. Le début des travaux pour la construction du deuxième poste à quai est prévu au plus tôt en 2028. Le projet sera réalisé en deux (2) phases, la première consiste à faire l'ajout d'un poste à quai, puis la seconde à reconstruire le quai commercial existant. Cette séquence de travaux est nécessaire pour maintenir les opérations portuaires pendant le chantier de construction. 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.



4.4 Port de Gaspé



Opérations portuaires

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.

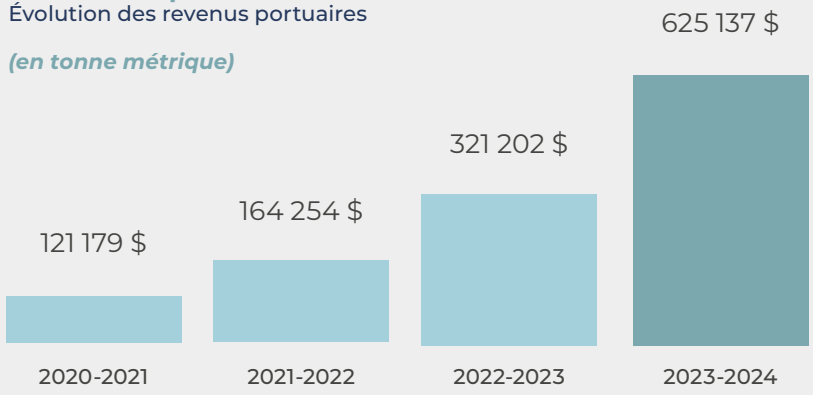
Au cours de la dernière année, le volume de matériel transbordé au port de Gaspé a bondi de 29 % par rapport à l'année 2022-2023. Cette progression est directement liée au transport de pales d'éoliennes surdimensionnées fabriquées par l'usine de LM Wind Power de Gaspé. Les investissements réalisés au port de Gaspé facilitent l'entreposage des pales de 107 mètres. Celles-ci sont transportées à partir du port de Gaspé vers le port de New-Bedford aux États-Unis. Ces grandes pales servent pour la construction d'éoliennes en mer.

C'est en 2023 qu'a eu lieu le premier chargement de pales. Au total, huit (8) chargements ont été effectués au cours de la saison. Il s'agissait d'une première expérience pour l'équipe de LM et de son arrimeur. L'excellente collaboration entre les différentes entités impliquées dans le transport des pales, de l'usine jusqu'au port et lors du chargement à bord du navire, en a fait un succès.



Port de Gaspé
Évolution des revenus portuaires

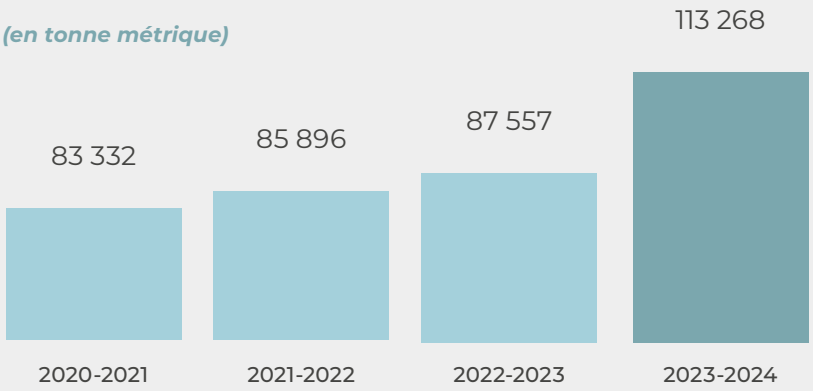
(en tonne métrique)



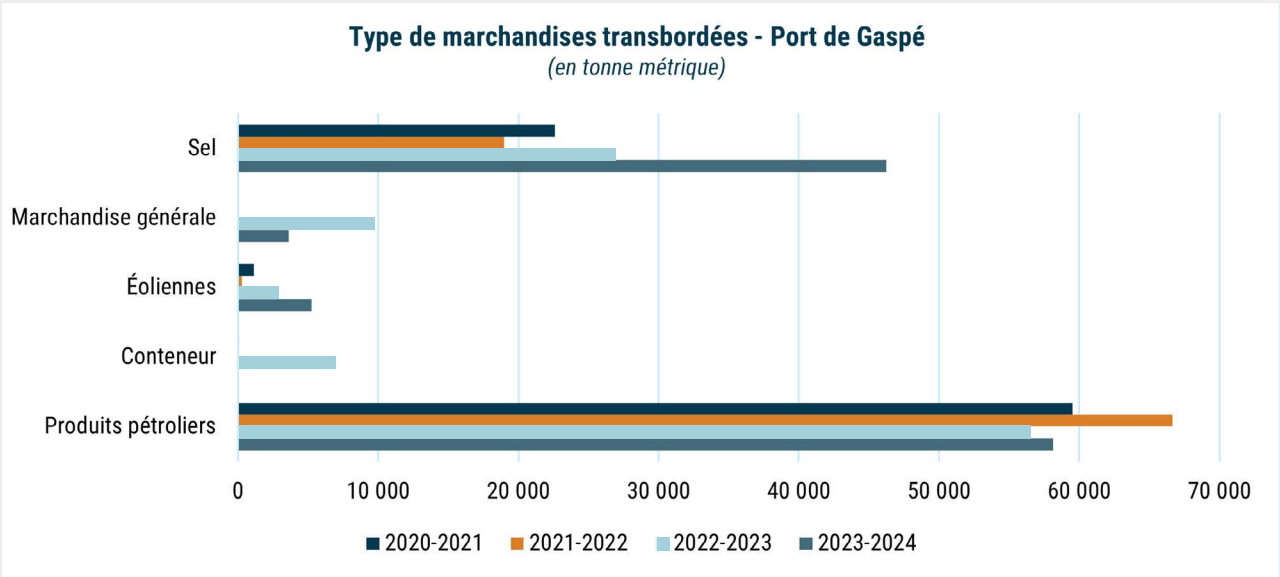
Les revenus portuaires ont doublé, considérant l'augmentation des activités L'aménagement d'un espace d'entreposage au port de Gaspé contribue à cette hausse et justifie les investissements réalisés.

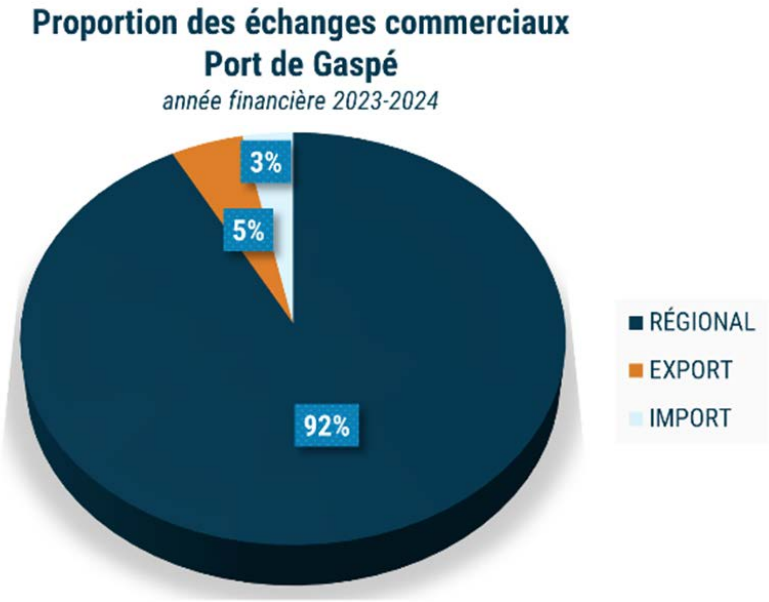
Port de Gaspé
Évolution du volume de marchandises manutentionnées

(en tonne métrique)



Le sel de déglaçage et les produits pétroliers constituent les plus grands volumes de produits, en tonnes métriques, qui sont déchargés au port de Gaspé. Notons que la part de marchandises destinées à l'exportation a connu une croissance au cours de l'année; elle représentait à peine 1 % en 2020 pour s'établir à 5 % au 31 mars 2024.







À l'été 2023, Escale Gaspésie a accueilli un total de 26 navires, dont neuf (9) navires ont fait escale au port de Gaspé et a reçu un total de 13 006 passagers et 7 735 membres d'équipage. La SPBSG appuie les activités d'Escale Gaspésie par la collaboration de notre maître de port, afin d'offrir une escale à la hauteur des attentes des visiteurs. L'année 2024-2025 s'annonce encore bonne pour ce segment de marché lucratif pour l'industrie touristique régionale. D'ailleurs, 5 navires de croisières feront escale au port de Gaspé lors de la prochaine saison hivernale. Les croisiéristes pourront profiter des beautés de la région et des sports d'hiver.

Investissements

Les engagements d'investissements en immobilisation représentent pour l'année 2023-2024 plus de 10 M$.

Description des projets d'immobilisations et investissements	Emplacement	Type de projet	Engagement $	Décaissé en cours d'année $	État d'avancement %
Amélioration de l'infrastructure d'amarrage	Gaspé	Mise à niveau	1 300 000	36 828	3 %
Relocalisation du bureau de maître de port-services professionnels	Gaspé	Mise à niveau	200 733	101 550	51 %
Aménagement d'un espace d'entreposage	Gaspé	Développement	8 942 880	1 299 591	100 %
Aménagement espace d'entreposage phase 2 - services professionnels	Gaspé	Développement	156 976	123 609	79 %
Total Gaspé			**10 600 588,72 $**	**1 561 578,24 $**	

5.

Les états financiers de la SPBSG



SPB001

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

États financiers
Au 31 mars 2024

Accompagnés du rapport de l'auditeur indépendant

MALLETTE

Mallette S.E.N.C.R.L.
200-25 rue des Forges, CP 1356
Trois-Rivières QC G9A 5L2

Téléphone : 819 379-0133
Télécopie : 819 379-4207
info.trois-rivieres@mallette.ca

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 2024, et les états des résultats et excédent cumulé, de la variation des actifs financiers nets (dette nette) 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 2024, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets (nette nette), 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 de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, 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.

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 influer 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 d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de 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 5 juin 2024

[1] CPA auditrice, permis de comptabilité publique nº A128346

MALLETTE

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

ÉTAT DES RÉSULTATS ET EXCÉDENT CUMULÉ

Pour l'exercice terminé le 31 mars

	Budget	**Réel**	Réel
		2024	2023
PRODUITS			
Honoraires de gestion - Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**2 009 448 $**	**1 947 775 $**	1 936 336 $
CHARGES			
Traitements et charges sociales	**1 353 448**	**1 366 094**	1 272 274
Assurances	**95 000**	**94 739**	76 164
Déplacements, formation et communications	**125 000**	**129 837**	142 825
Entretien et réparations	**25 000**	**26 655**	22 628
Fournitures, loyer et approvisionnements	**150 000**	**128 448**	167 654
Frais financiers	**1 000**	**801**	948
Publicité et promotion	**60 000**	**19 735**	28 444
Services professionnels	**170 000**	**176 167**	186 817
Amortissement des immobilisations corporelles	**30 000**	**43 971**	39 554
	2 009 448	**1 986 447**	1 937 308
DÉFICIT DE L'EXERCICE (note 11)	**-**	**(38 672)**	(972)
EXCÉDENT CUMULÉ, début de l'exercice	**-**	**171 804**	172 776
EXCÉDENT CUMULÉ, fin de l'exercice	**- $**	**133 132 $**	171 804 $

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

	2024	2023
Déficit de l'exercice	**(38 672) $**	(972) $
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(5 299)**	(38 582)
Amortissement des immobilisations corporelles	**43 971**	39 554
	38 672	972
Variation des charges payées d'avance	**-**	(48 750)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA DETTE NETTE	**-**	(48 750)
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE), DÉBUT DE L'EXERCICE	**(23 981)**	24 769
DETTE NETTE, FIN DE L'EXERCICE	**(23 981) $**	(23 981) $

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE
Au 31 mars

	2024	2023
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	**180 034 $**	1 035 899 $
Comptes épargnes	**20 082 208**	27 783 984
Créances (note 3)	**209 304**	176 862
	20 471 546	28 996 745
PASSIF		
Dettes de fonctionnement (note 4)	**1 577 320**	1 442 979
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**18 918 207**	27 577 747
	20 495 527	29 020 726
DETTE NETTE	**(23 981)**	(23 981)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 6)	**108 463**	147 135
Charges payées d'avance	**48 750**	48 750
	157 213	195 885
CAPITAL-ACTIONS (note 8)	**100**	100
EXCÉDENT CUMULÉ	**133 132 $**	171 804 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 9)

Pour le conseil d'administration :

_____, administrateur

_____, administrateur

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

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE
Pour l'exercice terminé le 31 mars

	2024	2023
Déficit de l'exercice	**(38 672) $**	(972) $
Élément sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**43 971**	39 554
	5 299	38 582
Variation des éléments hors caisse liés au fonctionnement :		
Créances	**(32 442)**	53 698
Charges payées d'avance	**-**	(48 750)
Dettes de fonctionnement	**127 310**	678 228
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**(8 652 509)**	13 902 516
	(8 552 342)	14 624 274
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(5 299)**	(38 582)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**(8 557 641)**	14 585 692
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, début de l'exercice	**28 819 883**	14 234 191
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, fin de l'exercice	**20 262 242 $**	28 819 883 $

La trésorerie et les équivalents de trésorerie de la Société se composent des éléments suivants :

Encaisse	**180 034 $**	1 035 899 $
Comptes épargnes	**20 082 208**	27 783 984
	20 262 242 $	28 819 883 $

ACTIVITÉ N'ENTRAÎNANT PAS DE MOUVEMENT DE TRÉSORERIE ET D'ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE :		
Produit d'intérêts en augmentation de l'avance provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**1 178 073 $**	797 047 $

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.

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 l'entente entre les deux parties.

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. Les cotisations de l'exercice de la Société envers ces régimes gouvernementaux, de même que les prestations, sont assumées par le gouvernement du Québec et ne sont pas présentées aux états financiers.

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.

Les éléments incorporels ne constituent pas des actifs non financiers pour la Société.

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

	2024	2023
Comptes clients	**133 594 $**	65 770 $
Provision pour créances douteuses	**6 899**	-
Honoraires du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**-**	25 953
Réclamations d'assurance	**68 811**	85 139
	209 304 $	176 862 $

4. DETTES DE FONCTIONNEMENT

	2024	2023
Comptes fournisseurs	**549 423 $**	52 613 $
Comptes à payer au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**203 369**	145 892
Salaires à payer	**91 757**	40 024
Vacances à payer	**115 873**	104 258
Retenues sur contrat	**534 078**	1 025 287
Sommes à remettre à l'État		
Taxes à payer	**38 869**	39 013
Déductions à la source à payer	**43 951**	35 892
	1 577 320 $	1 442 979 $

5. 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 2024, les taux de cotisations de certains régimes de retraite ont été modifiés. Ainsi, le taux pour le RREGOP est passé de 9,69 % à 9,39 % 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, à l'exception d'un montant de compensation prévu dans la loi du RRPE. Pour les années civiles 2023 et 2024, le montant de compensation à verser par l'employeur (part des participants et part de l'employeur) qui sera déterminé par Retraite Québec sera basé sur la perte assumée par la caisse des participants du RRPE en raison du transfert de participants en provenance du RREGOP.

Ainsi, la Société a constaté un montant de compensation estimé à 3 % de la masse salariale admissible pour l'année civile 2023 et 2024.

Les cotisations de la Société, incluant le montant de compensation à verser au RRPE, imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 175 934 $. Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2024				
	Solde, début de l'exercice	Acquisitions	Dispositions	Amortisse-ment de l'exercice	Solde, fin de l'exercice
Coût des immobilisations					
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
	221 304 $	5 299 $	- $	- $	226 603 $
Amortissement cumulé					
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
	74 169 $	- $	- $	43 971 $	118 140 $
Valeur comptable nette					
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
VALEUR COMPTABLE NETTE	147 135 $	5 299 $	- $	43 971 $	108 463 $

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

2023

	Solde, début de l'exercice	Acquisitions	Dispositions	Amortissement de l'exercice	Solde, fin de l'exercice
Coût					
Améliorations locatives	12 045 $	6 522 $	- $	- $	18 567 $
Équipement informatique	81 838	15 372	-	-	97 210
Mobilier de bureau	53 839	9 760	-	-	63 599
Portail de gestion maritime	35 000	6 928	-	-	41 928
	182 722 $	38 582 $	- $	- $	221 304 $
Amortissement cumulé					
Améliorations locatives	1 205 $	- $	- $	3 061 $	4 266 $
Équipement informatique	18 678	-	-	17 905	36 583
Mobilier de bureau	3 065	-	-	5 872	8 937
Portail de gestion maritime	11 667	-	-	12 716	24 383
	34 615 $	- $	- $	39 554 $	74 169 $
Valeur comptable nette					
Améliorations locatives	10 840 $	6 522 $	- $	3 061 $	14 301 $
Équipement informatique	63 160	15 372	-	17 905	60 627
Mobilier de bureau	50 774	9 760	-	5 872	54 662
Portail de gestion maritime	23 333	6 928	-	12 716	17 545
VALEUR COMPTABLE NETTE	148 107 $	38 582 $	- $	39 554 $	147 135 $

7. 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.

7. 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 :

	2024	2023
Encaisse	**180 034 $**	1 035 899 $
Comptes épargnes	**20 082 208 $**	27 783 984 $
Créances	**209 304 $**	176 862 $

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 2024, 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 6 899 $ (2023 - 0 $), au 31 mars 2024 se détaille comme suit : 74 981 $ non en souffrance (2023 - 56 664 $), 29 794 $ de 30 à 60 jours (2023 - 9 106 $), 20 881 $ de 60 à 90 jours (2023 - 0 $) et 7 938 $ de plus de 90 jours (2023 - 0 $).

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 18 926 652 $ correspondant à ses revenus reportés.

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.

8. 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.

	2024	2023
100 actions catégorie A	**100 $**	100 $

9. 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 162 360 $.

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

2025 -	56 856 $
2026 -	57 662 $
2027 -	47 842 $

10. 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.

10. OPÉRATIONS ENTRE (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 et devront être payés par les avances faites par le MTMD.

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.

11. 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 déficit. 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 1 178 073 $, 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.

12. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

6.

L’année en image

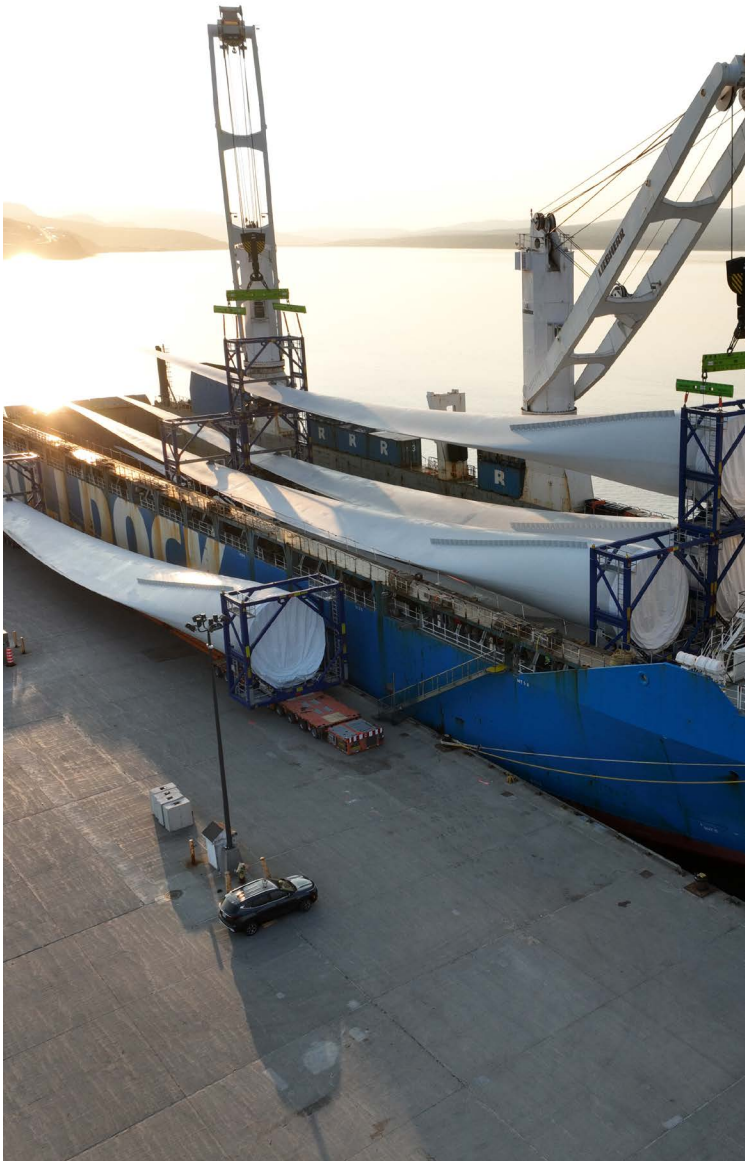




VISITE DU NUKUMI, UN BATEAU DE 225M, LE PLUS GRAND BATEAU À AVOIR ACCOSTÉ AU QUAI DE MATANE



FORAGES GÉOTECHNIQUES EN EAU ET D'ÉCHANTILLONNAGE ENVIRONNEMENTAL DES SÉDIMENTS AU PORT DE MATANE EFFECTUÉS DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT



PREMIER CHARGEMENT DE PALES SURDIMENSIONNEES AU PORT DE GASPÉ



DÉJEUNER-RENCONTRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA MATANIE



NAVIRE DE CROISIÈRE AU PORT DE GASPÉ



RÉCEPTION DE LA CERTIFICATION ANNUELLE DE L'ALLIANCE VERTE À SEATTLE





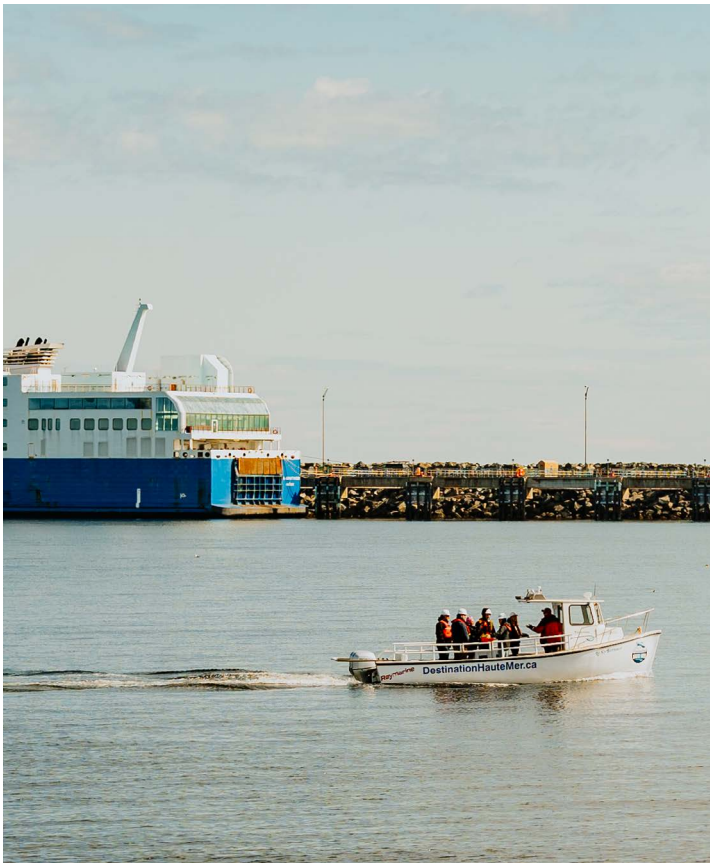
VISITE DES INSTALLATIONS DU CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME DE LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT



1ÈRE CARGAISON DE GRANULES DE BOIS CHARGÉE AU PORT DE GROS-CACOUNA



UNE PARTIE DU CA ET DE L'ÉQUIPE DE LA SBPSG



VISITE DU PORT DE MATANE PAR LES MEMBRES DU CA DE LA SPBSG

CRÉDITS PHOTOS

Zone Blanche Photo

Roger St-Laurent

Christian Lamontagne

Ghislain Mailloux

Éric Truchon

Réjean Boucher

LDGIZC-UQAR

Dany Dumont

Drone Terra

Simon Bujold

Sami Jai Wagner-Beaulieu

Carl Dubeau