PORTS
Bas-Saint-Laurent
Gaspésie

ANNÉE FINANCIÈRE 2025-2026

RAPPORT ANNUEL

31 MARS 2026

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

Québec

TABLE DES MATIÈRES

1 La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) 4

2 Le conseil d'administration et l'équipe 6
2.1 Message du président et de la présidente-directrice générale 6
2.2 Le conseil d'administration 8
2.3 Comités du conseil d'administration 11
2.4 L'Équipe de la SPBSG 12

3 Rapport d'activité de la SPBSG 14
3.1 Opérations portuaires 14
3.2 Gestion de risques, sûreté maritime et plan d'urgence 17
3.3 Infrastructures portuaires, environnement et développement durable 18
3.3.1 Programme décennal de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna 19
3.3.2 Projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane 19
3.3.3 Projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Rimouski 20
3.3.4 Programme décennal de dragage au port de Rimouski 20
3.3.5 Gestion d'actifs en entretien préventif 21
3.3.6 Plan d'action de développement durable (PADD) 21
3.3.7 Alliance verte 23
3.3.8 Vérification de conformité environnementale interne 23

4 Relation avec le milieu et les parties prenantes 24
4.1 Concertation et collaboration avec les acteurs du milieu et les usagers 24
4.2 Engagement citoyen 26

5 Communication 28

6 Implication 29

7 Remerciements 31

8 Bilan par port 32
8.1 Port de Gros-Cacouna 33
8.1.1 Faits saillants 34
8.1.2 Opérations portuaires 36
8.1.3 Investissements 39
8.2 Port de Rimouski 40
8.2.1 Faits saillants 41
8.2.2 Opérations portuaires 43
8.2.3 Investissements 46
8.3 Port de Matane 47
8.3.1 Faits saillants 48
8.3.2 Opérations portuaires 50
8.3.3 Investissements 53
8.4 Port de Gaspé 54
8.4.1 Faits saillants 55
8.4.2 Opérations portuaires 57
8.4.3 Investissements 59
8.5 Quai de Percé 60
8.5.1 Faits saillants 60
8.5.2 Travaux d'entretien et d'immobilisation 61

9 États financiers vérifiés 62

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, 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



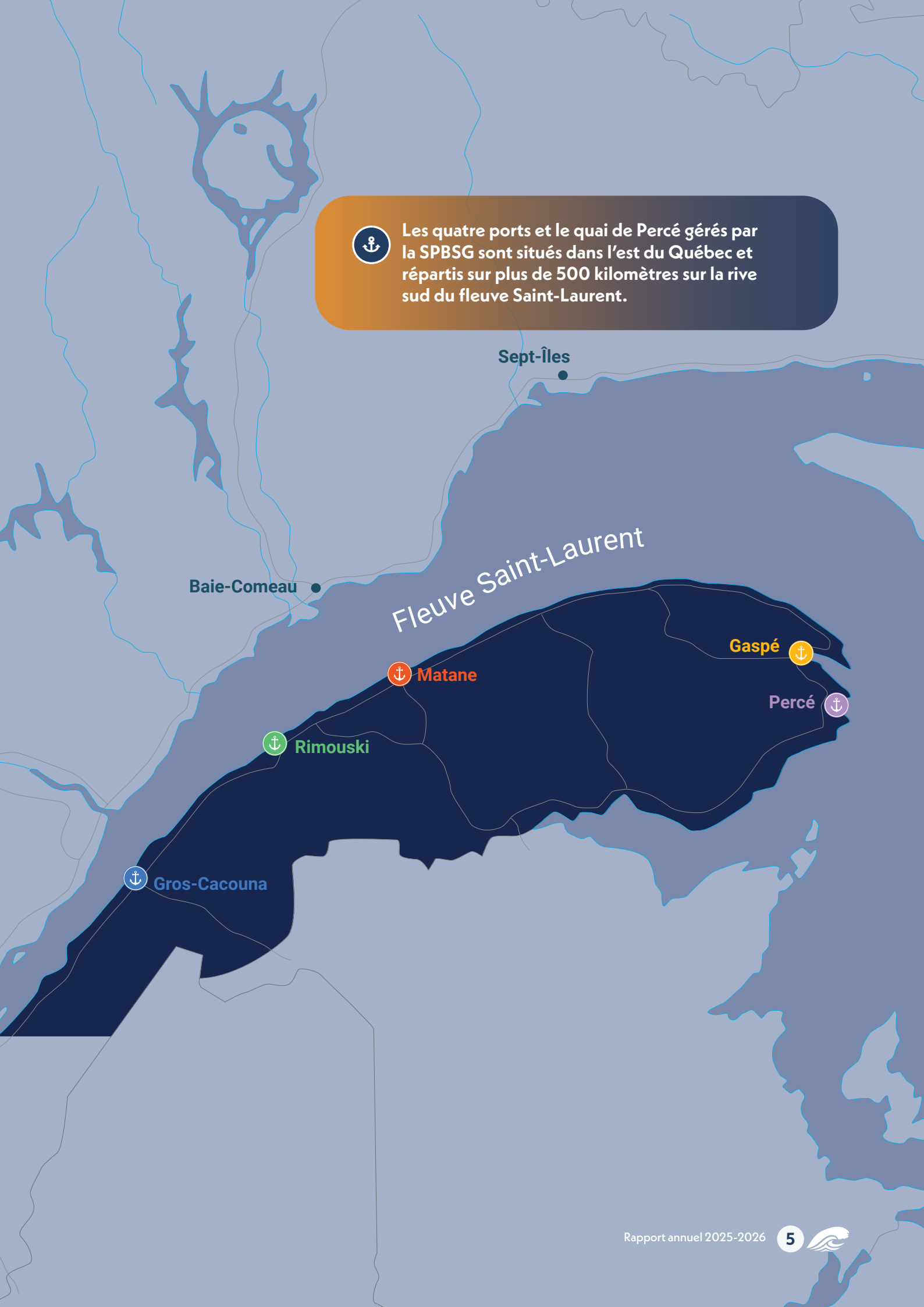
La sécurité pour les usagers et les collectivités environnantes



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


Les quatre ports et le quai de Percé gérés par la SPBSG sont situés dans l'est du Québec et répartis sur plus de 500 kilomètres sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.
Sept-Îles
Fleuve Saint-Laurent
Baie-Comeau
Gaspé
Matane
Percé
Rimouski
Gros-Cacouna

2 LE CONSEIL D'ADMINISTRATION ET L'ÉQUIPE

2.1 MESSAGE DU PRÉSIDENT ET DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

L'année financière 2025-2026 a été marquée par la situation géopolitique instable à l'échelle mondiale, laquelle a entraîné des répercussions sur le plan régional. Nos relations avec les États-Unis amènent son lot d'incertitudes; ce contexte économique et géopolitique force donc les entreprises à s'adapter et à structurer de nouveaux marchés, ce qui peut prendre du temps et engendrer des fluctuations opérationnelles.

C'est dans ce contexte que le conseil d'administration et l'équipe de la SPBSG a amorcé sa réflexion pour réviser son plan stratégique 2026-2031. Celui-ci sera déposé au MTMD au cours de l'année 2026. Parmi les forces que nous avons identifiées, les ports du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie offrent aux entreprises de la région une position stratégique sur l'axe maritime international, avec un accès direct vers la Côte-Nord et le Grand Nord québécois. De plus, nos ports sont gérés par une seule entité, ce qui contribue à mutualiser les expertises en gestion, en opération, en génie maritime et en environnement. Ainsi, la SPBSG améliore le service aux usagers, assure une coordination efficace des opérations portuaires et contribue au développement durable du transport maritime.

Au cours de la dernière année, nous avons pu constater que les turbulences du marché ont eu des répercussions sur l'activité de certains ports du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Le port de Matane a été le plus affecté. L'effet combiné des fluctuations du marché, de l'état de dégradation avancé de l'infrastructure et du manque d'espace d'entreposage limite le transbordement de plusieurs types de marchandises. Le projet de réaménagement du port de Matane est toujours en planification. L'étude d'impact pour son réaménagement a été complétée en fin d'année. Celle-ci sera déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) dès que le MTMD donnera son aval. Pour la suite du projet, les directives des grands projets s'appliquent au port de Matane et c'est le MTMD qui pilotera le dossier afin qu'il franchisse les différentes étapes pour obtenir les autorisations et le financement.

Toutefois, malgré le contexte international, les ports de Gros-Cacouna, Rimouski et Gaspé ont tiré leur épingle du jeu. Ils ont enregistré des hausses de tonnage et de revenus. Le transport de composants d'éoliennes dans les ports de Gros-Cacouna et de Gaspé ont contribué à cette croissance. Globalement, la SPBSG a enregistré une augmentation de plus de 30 % de ses revenus par rapport à l'année 2024-2025.

Au port de Rimouski, néanmoins, l'enjeu de la sédimentation est majeur. Un volume de plus de 300 000 mètres cubes doit être dégagé des postes à quai et du chenal de navigation au cours des dix prochaines années. Ces travaux sont nécessaires pour assurer la sécurité des opérations portuaires. L'étude d'impact pour l'obtention d'une autorisation d'un décennal de dragage a été déposée au MELCCFP en février dernier. Nous espérons obtenir l'approbation au cours de la prochaine année. En ce qui concerne le projet de réaménagement du port, il est toujours au stade de planification.

Au cours de la saison 2025, l'équipe de la SPBSG a pris en charge le quai de Percé à la demande du MTMD. Plusieurs travaux d'entretien pour assurer la sécurité de l'actif ont été réalisés. Son maintien en bon état est essentiel, car le quai se situe au cœur d'un village emblématique de la Gaspésie touristique et accueille des milliers de personnes chaque saison.

Notre organisation peut compter sur une équipe d'administrateurs dynamiques et engagés, où chacun travaille pour le bien commun des ports du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. De plus, la SPBSG est soutenue par une équipe mobilisée. Nous remercions tous les employés pour leur travail afin d'assurer des opérations portuaires sécuritaires, de veiller au maintien des actifs et à favoriser à une cohabitation harmonieuse dans les communautés voisines des ports.



Gerry Carter
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Anne Dupéré
PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

2.2 LE 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 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 de ressource humaine et du comité stratégique

Richard Perron
EX-DIRECTEUR GÉNÉRAL
Cepsa Chimie Bécancour

> Membre du comité ressource humaine



Réal Robichaud
RETRAITÉ EX-VP
Agence Maritime Lola

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



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 DE 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




VOID-S
VOID-P

2.3 COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nombre de rencontre en cours d'année	
8	**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.
5	**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	**Comité de 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.
2	**Comité de gouvernance et d'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.
2	**Comité 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.

2.4 L'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



Daniel Arseneault
CHARGÉ DE PROJET INFRASTRUCTURES PORTUAIRES



Marina Le Pen
CHARGÉE DE PROJET EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



Nadia D'Astous
RESPONSABLE DES OPÉRATIONS COMPTABLES ET FINANCIÈRES



Laurie Ann Poitras
ADJOINTE À LA DIRECTION



Louis D'Amours
MAÎTRE DE PORT
PORT 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

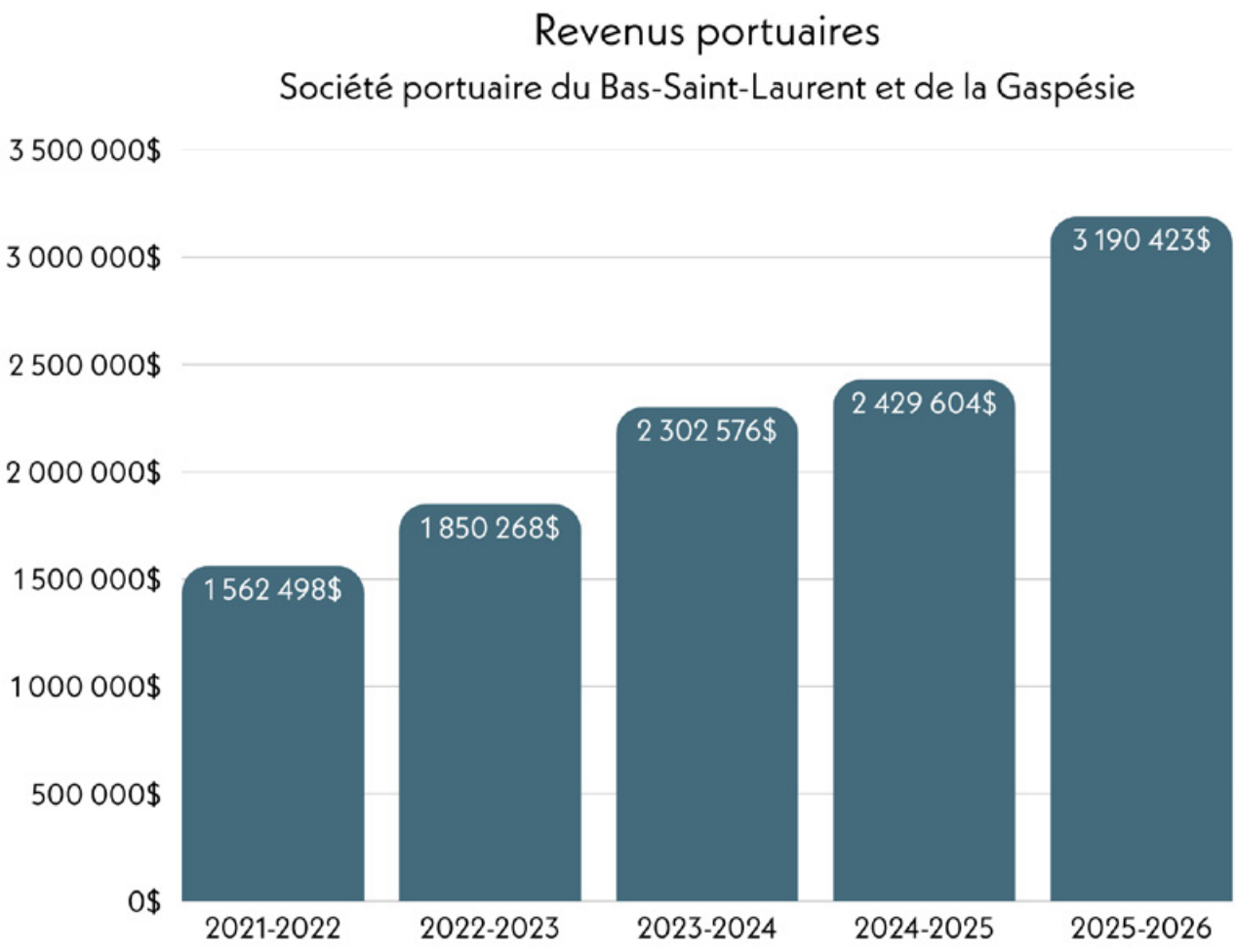


William Lambert
MAÎTRE DE QUAI
QUAI DE PERCÉ

3 RAPPORT D'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE DU BAS-SAINT-LAURENT ET DE LA GASPÉSIE

3.1 OPÉRATIONS PORTUAIRES

Depuis la prise en charge des ports par l'administration de la SPBSG, les revenus générés ont connu une croissance en moyenne de **20 % depuis 2020**. L'année 2025-2026 ne fait pas exception avec une progression de revenus de plus de 30 % par rapport à l'année précédente. Au 31 mars 2026, la SPBSG a dépassé le seuil de 3 M $ de revenus, ce qui permet de couvrir ses frais d'opération (ports et siège social). Notre cible est de pouvoir atteindre 4 M $ de revenus d'ici 2031, ce qui permettra de couvrir également les frais d'entretien des ports.



Chiffres clés 2025-2026

REVENUS

3,1

M $

TONNAGE

678 K

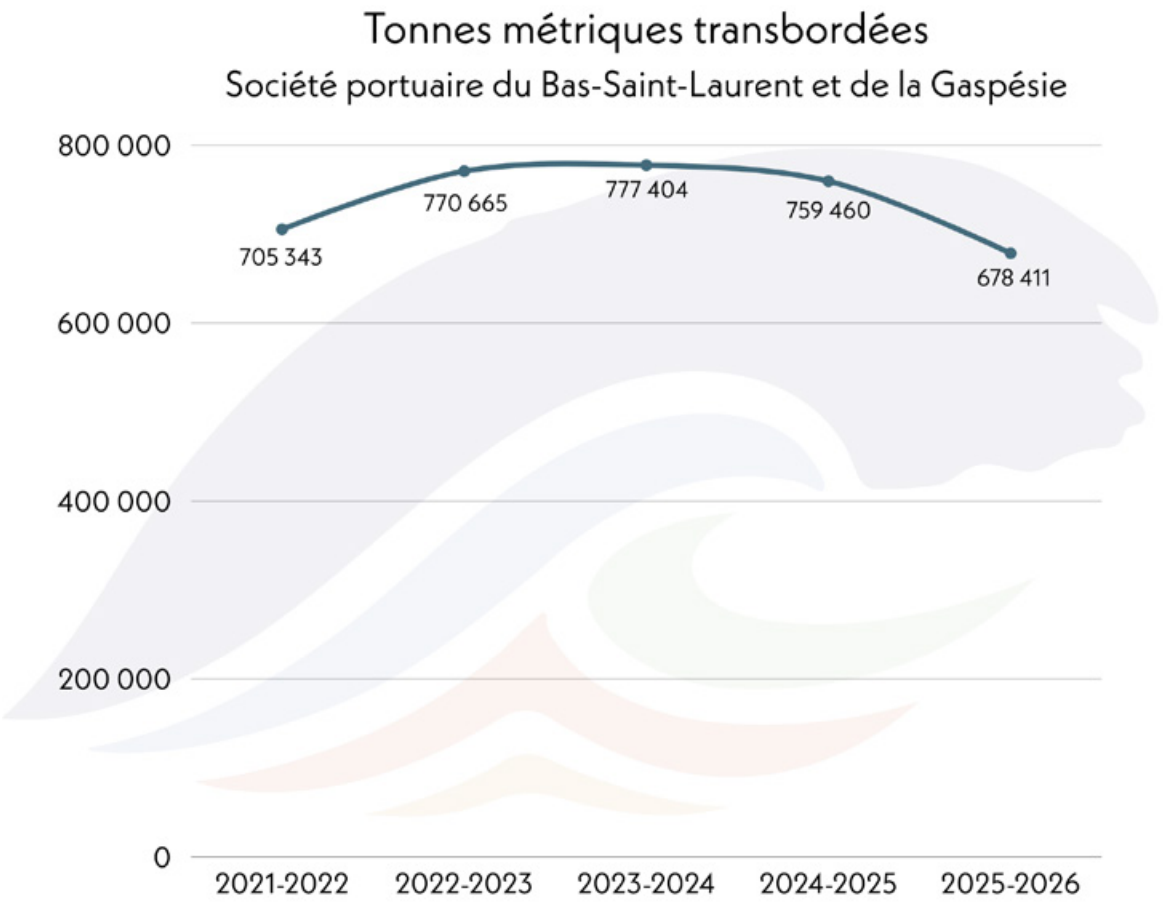
tm

TRAFIC

380

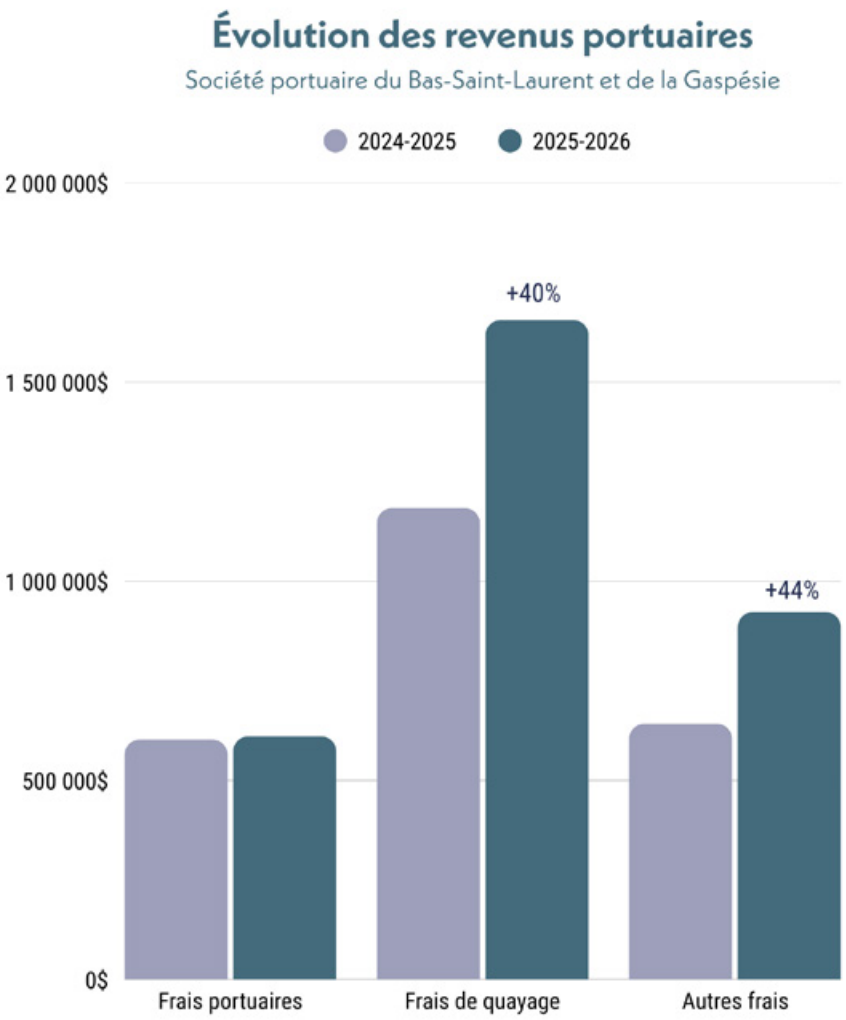
navires

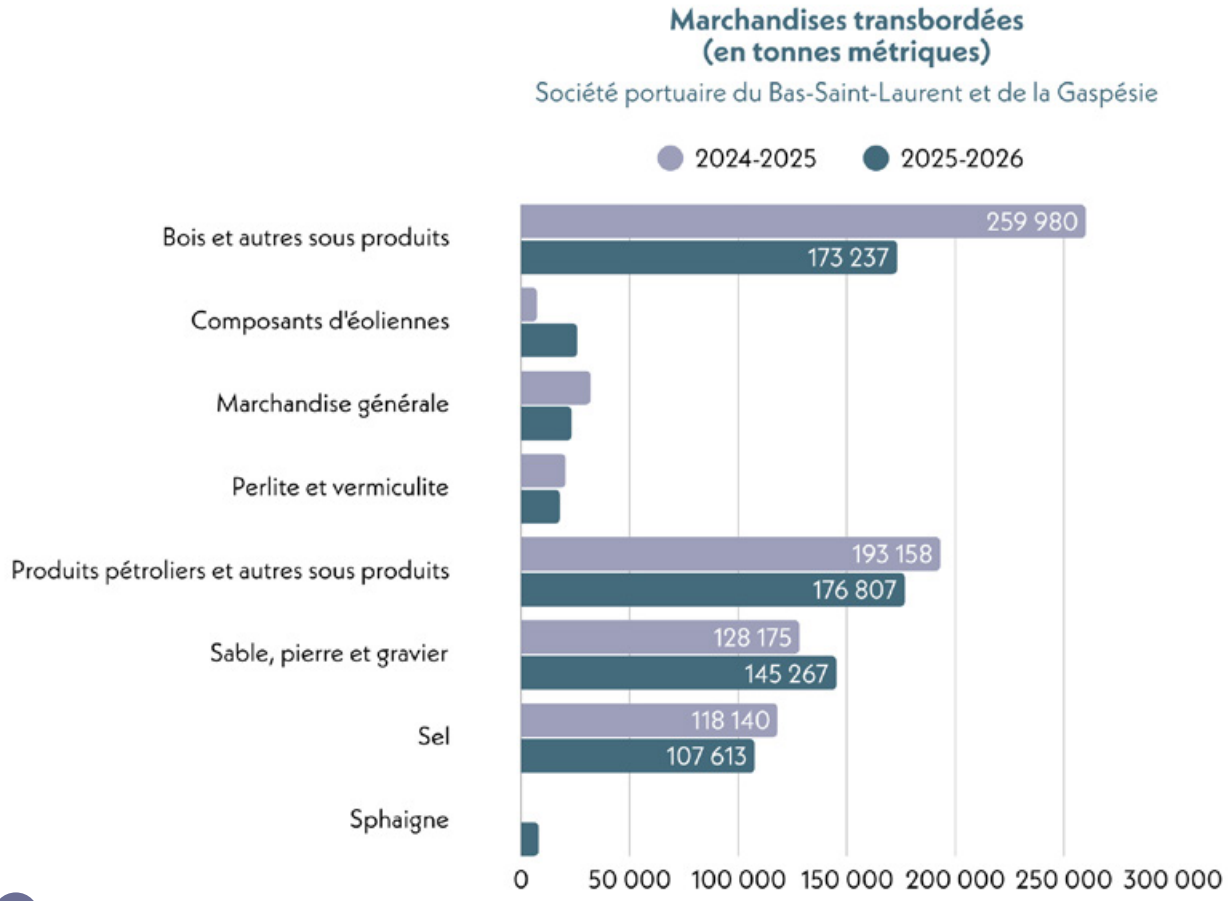
La quantité de marchandises transbordées, exprimée en tonnes métriques représente un des indicateurs de croissance de l'activité portuaire. Toutefois, des marchandises à faible tonnage, comme les pales d'éoliennes, affectent cet indicateur à la baisse et ne reflète pas toujours l'activité portuaire.

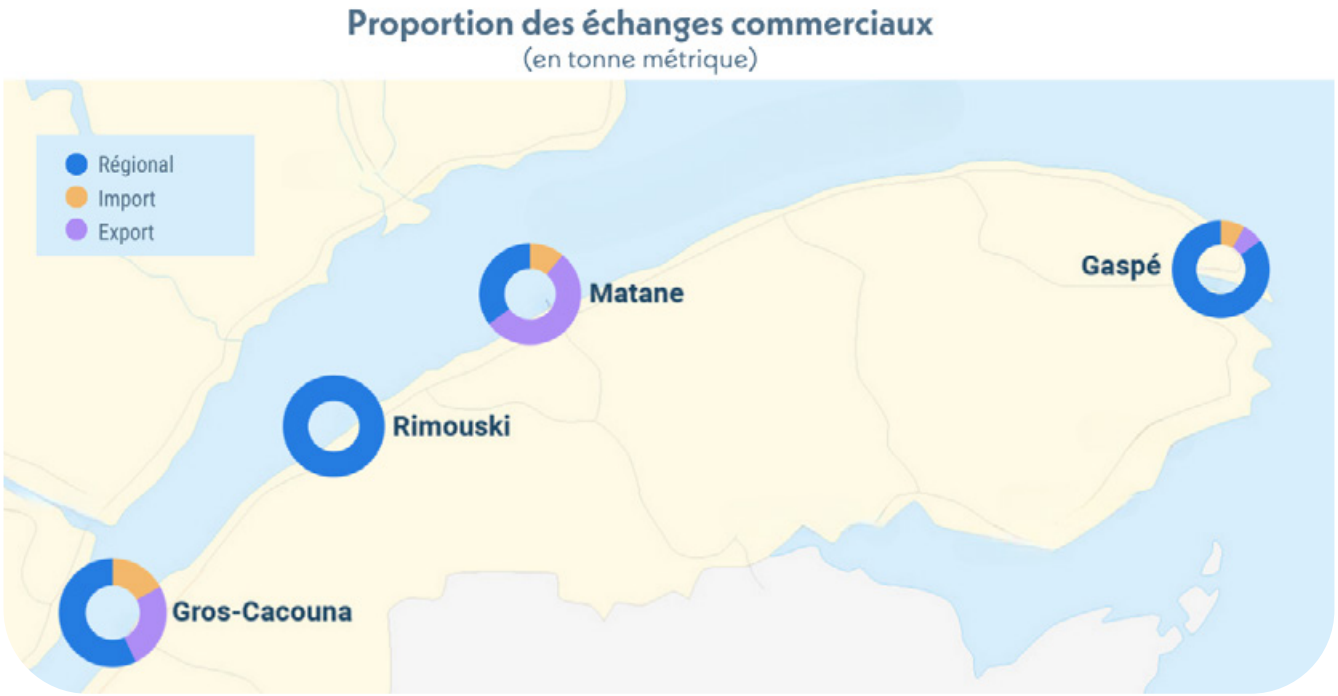


Ainsi, pour 2025-2026 le volume transbordé au port (en tonnes métriques) a reculé de 11 % par rapport à l'année précédente. Cependant, lorsqu'on examine les frais de quayage on remarque une hausse de 40% de ces revenus au cours de cette période. La construction des parcs éoliens au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie a engendré le déchargement de composants au port de Gros-Cacouna. Tandis qu'à Gaspé, c'est l'exportation de pales d'éoliennes qui a contribué à l'activité portaire.

Cette évolution reflète les actions menées ces dernières années. En effet, la SPBSG s'est engagée activement dans l'adaptation des infrastructures portuaires aux besoins des entreprises de la région, notamment avec l'agrandissement des aires d'entreposage aux ports de Gaspé et de Gros-Cacouna.







3.2 GESTION DE RISQUES, SÛRETÉ MARITIME ET PLAN D'URGENCE

Le plan de gestion de risques a fait l'objet d'une révision annuelle. Le conseil d'administration et l'équipe de la SPBSG ont notamment réévalué et hiérarchisé 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 Transports Canada, nos maîtres de port assurent une veille et adoptent les mesures correctives au besoin. Des exercices de sûreté ont lieu dans chaque port annuellement. Ceux-ci permettent d'impliquer les parties prenantes, d'améliorer la compétence du personnel responsable et de mesurer la capacité de réaction et d'intervention des équipes.

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.



3.3 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La SPBSG s'est vu approuver des investissements en immobilisation de 13 315 000 $ par le MTMD pour l'année financière 2025-2026. Le tableau suivant présente les montants décaissés pour chacun des ports. Le détail de chacun des projets est présenté dans la section de chacun des ports.

Ports	Budget 25-26 approuvé par le MTMD	Décaissé 31-03-2026
Gros-Cacouna	4 565 000 $	3 176 232 $
Rimouski	4 300 000 $	2 074 424 $
Matane	3 400 000 $	722 196 $
Gaspé	1 050 000 $	613 327 $
Total	**13 315 000 $**	**6 586 179 $**
Total mise à niveau	**10 055 000 $**	**5 833 103 $**
Total développement	**3 260 000 $**	**753 076 $**

En cours de l'année, la SPBSG a pu compléter les travaux d'amélioration de l'espace d'entreposage au port de Gaspé. Les travaux pour la phase 3 se poursuivront en 2026-2027. Les projets d'amélioration des infrastructures d'amarrage dans les ports de Gros-Cacouna, Rimouski et Gaspé sont toujours au stade de planification. Notre consultant a complété l'analyse d'états, un estimé des coûts et une partie des plans et devis. Des travaux seront exécutés au cours de la prochaine année financière. Les travaux d'immobilisation en milieu marin sont complexes à planifier ; plusieurs facteurs influencent leur réalisation, dont la courte période (mai à octobre) pour les exécuter, l'occupation des quais et les aléas de la météo.



3.3.1 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 2023, suivi de l'analyse du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2024 et de la publication de son rapport en 2025, la SPBSG a obtenu l'autorisation pour le projet de décennal de dragage d'entretien au port de Gros-Cacouna sur la recommandation du ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs en août 2025. Rappelons que ces opérations sont nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation et maintenir les activités portuaires.

Ainsi, la SPBSG a octroyé les contrats pour les travaux de dragage à l'entreprise Dragage Océan et le contrat de surveillance environnementale à WSP Canada pour un premier dragage à l'automne 2025. Ce premier dragage n'a pas pu être réalisé dans son entièreté dû à la formation hâtive de glace dans le bassin du port.



3.3.2 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Le projet comprend la construction d'un nouveau quai commercial, la reconstruction et le prolongement du quai commercial existant, l'ajout d'une aire d'entreposage et le rehaussement des enrochements, et ce, afin de répondre aux besoins fonctionnels et stratégiques du port, à savoir :



Le maintien des opérations portuaires durant les travaux



L'adaptation des infrastructures à la croissance économique



L'accroissement de la capacité de transbordement et d'entreposage



L'adaptation des infrastructures aux changements climatiques

Compte tenu de sa portée, le projet a été soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Ainsi, une analyse préliminaire a été effectuée à partir de la description initiale du projet afin de déterminer si le projet pourrait avoir des effets négatifs potentiels dans des domaines qui relèvent de la compétence fédérale.

En parallèle, une consultation publique a été menée afin de permettre aux parties prenantes, y compris les peuples autochtones, de donner leur avis sur les effets potentiels du projet. À la suite de ce processus, une décision de non-assujettissement à l'évaluation d'impact de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a été rendue.

Dans la continuité, une étude d'impact environnemental sera déposée également au MELCCFP.

Pour la suite du projet, les directives des grands projets s'appliquent et le MTMD pilotera le dossier afin qu'il franchisse les différentes étapes pour obtenir les autorisations et le financement.

3.3.3 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE RIMOUSKI

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 2025-2026. En cours d'année, la consolidation des installations portuaires a fait l'objet d'une révision et il est présentement en planification. L'échéancier de réalisation sera déposé au MTMD plus tard en 2026-2027.

3.3.4 PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE AU PORT DE RIMOUSKI

Compte tenu des difficultés actuelles de navigation dans le havre du port, les postes à quai et le chenal d'accès engendrées par le niveau élevé d'ensablement au port de Rimouski, le programme décennal de dragage a été priorisé au niveau de l'échéancier afin de maintenir les installations portuaires de Rimouski fonctionnelles et sécuritaires.

L'étude d'impact concernant le décennal de dragage au port de Rimouski a été complétée et déposée pour analyse au MELCCFP en février 2026. Le processus d'évaluation environnemental est toujours en cours.

Notons que la SPBSG a reçu une autorisation pour effectuer un dragage d'urgence au quai commercial et dans une partie du chenal de navigation. Ces travaux ont eu lieu à l'automne 2025 et vont permettre d'assurer le maintien des opérations en attendant les autorisations pour un dragage plus substantiel dans le cadre du décennal de dragage. Ces opérations sont nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation et le maintien des activités portuaires du Bella Desgagnés, chargé du ravitaillement de la Basse-Côte-Nord, et des pétroliers au port de Rimouski



3.3.5 GESTION D'ACTIFS EN ENTRETIEN PRÉVENTIF

En raison de l'âge avancé des installations portuaires, de leur état de dégradation et des sollicitations importantes auxquelles elles sont exposées (environnement marin, trafic maritime, conditions climatiques), les besoins d'entretien, de réparation, de mise à niveau et de développement sont majeurs, coûteux et complexes.

La gestion des actifs représente une approche intégrée et systématique qui tient compte des contraintes budgétaires, de l'état des structures et des niveaux de service attendus. Elle permet d'optimiser les investissements, de réduire les risques et d'assurer la pérennité des infrastructures portuaires.

L'équipe responsable des infrastructures documente de façon continue la base de données du système de gestion d'actifs. Les inspections biannuelles effectuées par notre équipe dans chacun des ports permettent à la SPBSG d'avoir une bonne connaissance de leur état général et d'établir pour chacune des composantes portuaires une cote d'état. De plus, la gestion d'actifs guide la SPBSG pour recommander au MTMD les investissements en entretien préventif et les travaux de mise à niveau.

3.3.6 PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Il y a un an, la SPBSG adoptait son premier plan d'action de développement durable 2025-2028 pour guider ses actions vers une croissance responsable, en harmonie avec l'environnement et les communautés maritimes.

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

Ainsi, après une année guidée par ce plan d'action, la SPBSG a démontré son engagement dans cette démarche, en cohérence avec notre vision et les valeurs auxquelles nous croyons : le respect, l'engagement et la sécurité.

Suivi du plan d'action de développement durable

Numéro du sous-objectif de la Stratégie gouvernementale de développement durable	Actions	Indicateurs	Mesure de départ	Cible 2025-2026	Résultat 2025-2026
2.1.2 - Améliorer l'état de situation des espèces fauniques et floristiques du Québec	Limiter le bruit sous-marin pour protéger la faune marine	1.1 - Niveau de performance de la Société pour l'indicateur "Bruit sous-marin" de l'Alliance Verte	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 2
4.2.2 - Réduire l'intensité énergétique du transport des personnes et des marchandises	Accroitre la quantité annuelle de marchandises transbordées dans les ports gérés par la SPBSG	2.1 - Quantité annuelle de marchandises transbordées dans les ports gérés par la SPBSG (en tonnes métriques)	665 000 TM	699 000 TM	678 411 TM
4.3.1 - Appuyer le développement régional durable	Consolider l'économie régionale autour de chaque port géré par la SPBSG	3.1 - Nombre d'entreprises utilisant l'un des quatre ports chaque année	80 usagers répartis dans les 4 ports gérés par la SPBSG	80	80
5.1.1 - Évaluer la durabilité des interventions gouvernementales	Évaluer la durabilité de tous les projets structurants	4.1 - Proportion des interventions structurantes adoptées au cours de l'année ayant fait l'objet d'une évaluation de la durabilité	SO nouvel indicateur	65%	Aucune intervention structurante adoptée au cours de l'année
5.2.1 - Soutenir la recherche et l'innovation québécoises en faveur du développement durable	S'impliquer afin de trouver des solutions concrètes à des enjeux environnementaux liés au secteur portuaire et maritime	5.1 - Nombre de projets de recherche dans lesquels la SPBSG est impliquée chaque année	5	5	5
5.4.1 - Accroître la part des acquisitions responsables	Augmenter la proportion de l'acquisition responsable	6.1 - Proportion des appels d'offres publics intégrant des composantes responsables	SO nouvel indicateur	35%	100%
5.6.1 - Accroître la durabilité du parc immobilier et des infrastructures	Procéder à l'entretien préventif des infrastructures portuaires afin de prolonger leur durée de vie	7.1 - Nombre d'actifs et composantes présentant un défaut très sévère	58	52	Donnée non disponible à ce jour (nouveau système)
5.7.1 - Accroître la performance de la gestion des matières résiduelles	Améliorer l'efficacité de la gestion des matières résiduelles engendrées durant les activités administratives et les opérations portuaires	8.1 - Niveau de performance de la Société pour l'indicateur "Gestion des matières résiduelles" de l'Alliance Verte	Niveau 2	Niveau 2	Niveau 3

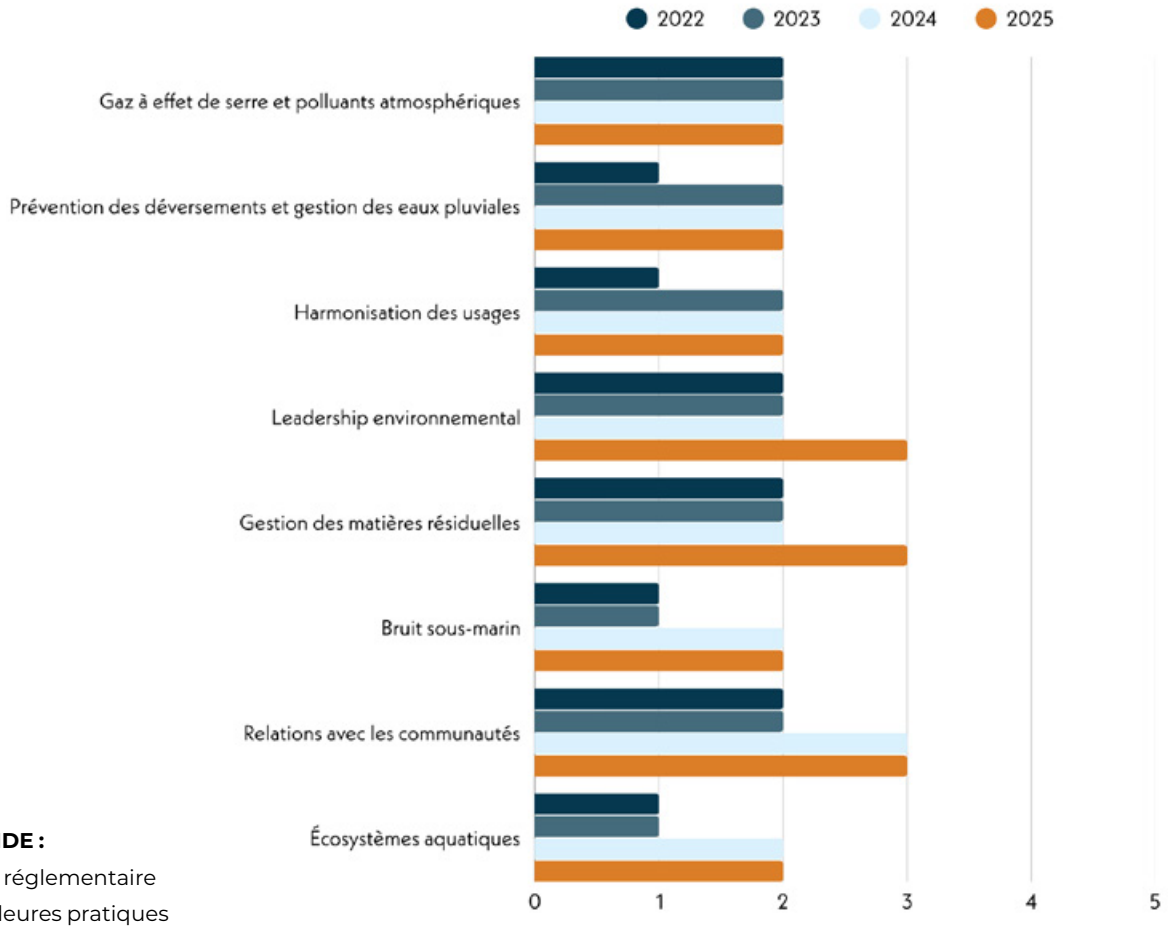
3.3.7 ALLIANCE VERTE

La SPBSG est certifiée Alliance Verte depuis 2022, 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.

Cela démontre son engagement à structurer ses démarches en termes de gestion environnementale et de relations avec les communautés, ainsi qu'à poursuivre une démarche d'amélioration continue.

Pour obtenir cette certification, la SPBSG doit remplir toutes les exigences du processus rigoureux et transparent de la certification.

Progression des niveaux atteints dans le programme



LÉGENDE :

1 : Suivi réglementaire
2 : Meilleures pratiques
3 : Systèmes de gestion intégrés et impacts quantifiés
4 : Technologies de pointe et cibles de réduction
5 : Excellence et leadership

3.3.8 VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE INTERNE

Dans le cadre de notre engagement d'amélioration continue en matière environnementale, des audits internes de conformité environnementale ont été menés dans nos quatre installations portuaires sur nos opérations spécifiquement. Ces vérifications ont permis de confirmer notre niveau de conformité aux réglementations en vigueur et d'identifier des actions correctives et préventives à intégrer au cours de la prochaine année.

4 RELATIONS AVEC LE MILIEU ET LES PARTIES PRENANTES

4.1 CONCERTATION ET COLLABORATION AVEC LES ACTEURS DU MILIEU ET LES USAGERS

La SPBSG est engagée envers chaque collectivité. Ainsi, elle collabore étroitement avec l'ensemble de ses parties prenantes du milieu, qu'il s'agisse des instances gouvernementales et municipales, des organismes de développement économique ou des entreprises privées. Cette dynamique repose sur la tenue de rencontres de collaboration régulières, favorisant le partage d'information, la présentation des infrastructures et des capacités disponibles, ainsi que l'échange sur les enjeux et opportunités de chaque territoire. Ces interactions contribuent à renforcer les liens de partenariat et à encourager un développement économique cohérent, concerté et durable.





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

Québec

Le Port de Gaspé vous informe

Édition du 31 mars 2026

Les activités au quai de Gaspé prochainement :

Opérations portuaires

- 6 avril : Asian Spirit
- 25 avril : Pétrolier
- Fin avril - début mai : Balisage
- 15 mai : Navire de croisière

M. Allan Cotton prendra la place de Marcel Bernier à quai dès la fin avril.

Réparations au quai

- La borne #6 côté nord sera replacée (mi-avril à la mi mai)
- La défense sous la borne #12 sera remplacée (mi-avril à la mi-mai).

Opérations terrestres

La démolition du bâtiment au toit vert débutera cette semaine. (31 mars).

Le site sera sécurisé et l'accès entre les 2 bâtiments sera possiblement bloqué. On pourra regarder l'option d'un accès au sud du bâtiment blanc et longer l'enrochement jusqu'au quai pour les employés du Chantier Naval.

Pour les projets d'envergure, un compte-rendu de l'avancement des travaux vous sera fait régulièrement.

Bonne saison à tous !

POUR TOUTES QUESTIONS, COMMENTAIRES OU POUR NOUS INFORMER SI VOUS AVEZ DES ACTIVITÉS PORTUAIRES PRÉVUES PROCHAINEMENT, CONTACTEZ :

Lise Nadeau, maître de port de Gaspé

418-360-5123

portgaspe@spbsg.com

Afin d'améliorer la diffusion de l'information et de renforcer la transparence des activités portuaires, un bulletin d'information à l'intention des usagers a été mis en place au port de Gaspé. Cet outil de communication vise à informer de façon régulière l'ensemble des usagers des activités en cours et à venir sur le site portuaire. Le bulletin d'information permet de communiquer, sur une base périodique, des renseignements relatifs aux opérations portuaires, aux travaux d'entretien, ainsi qu'aux opérations terrestres.

4.2 ENGAGEMENT CITOYEN

Initiatives éducatives
La SPBSG collabore avec la MRC de La Matanie dans le cadre du programme J'explore ma Matanie qui est proposé aux élèves de 5e et 6e année. L'idée est simple : faire découvrir le milieu maritime aux enfants de la région par des expériences pratiques et amusantes!

Ainsi, nous avons tenu des activités sur le thème du fleuve au printemps et à l'automne : organisation de visites au port et d'ateliers dans les écoles, sensibilisation aux différents métiers de la mer et découverte des opérations portuaires. Une belle occasion de sensibiliser les jeunes à notre univers maritime.



Partenariat et commandite
La SPBSG a contribué aux célébrations du 350e anniversaire de la Municipalité de Cacouna à titre de partenaire institutionnel.

Également, elle a accordé un soutien financier au forum sur la restauration des habitats côtiers « Littoral en commun », organisé par les Comités ZIP de la zone marine.

Nettoyage de berges
Des membres de l'équipe ont pris part à plusieurs opérations de nettoyage : l'une à proximité du port de Matane, coordonnée par Mission 1000 tonnes et Une heure pour la grève, ainsi qu'une intervention près du port de Rimouski organisée par Expédition Bleue et l'Observatoire global du Saint-Laurent. D'autres actions ponctuelles portées par des citoyens sont venues appuyer ces efforts collectifs.



5 COMMUNICATION

À l'occasion de son 5e anniversaire, la SPBSG a souhaité se doter d'une nouvelle identité visuelle afin de renforcer sa visibilité, rendre plus cohérente son image de marque et affirmer son identité régionale.

Ainsi, une mobilisation interne réunissant l'ensemble des membres de l'équipe et du conseil d'administration a permis de faire émerger une vision commune, alignée sur nos valeurs. Cette démarche a mené au développement d'un nouveau logo qui incarne une identité forte, distinctive et cohérente, appelée à représenter les quatre ports provinciaux de notre région désormais réunis au sein d'une même entité.

Chaque élément du logo a été pensé pour refléter l'organisation :

- Ports Bas-Saint-Laurent Gaspésie : un nom simplifié et évocateur, pensé pour renforcer l'impact et la reconnaissance de notre organisation;
- La silhouette emblématique des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie : au cœur de notre nouvelle image, elle incarne notre ancrage territorial en tant qu'acteur régional engagé, ouvert sur le monde;
- Les quatre vagues : elles symbolisent notre lien maritime et la synergie entre nos ports. Chaque vague représente une installation portuaire, affirmant sa propre identité tout en gardant sa singularité au sein d'un ensemble cohérent.

Cette nouvelle image reflète notre vision de contribuer au développement durable des ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé en misant sur leur synergie et leur complémentarité.

Par la suite, un déploiement de la nouvelle image organisationnelle a été effectué sur l'ensemble des supports de communication, notamment le site Web, les réseaux sociaux, les imprimés ou encore les outils corporatifs, afin d'assurer l'uniformité et la cohérence de l'identité visuelle.



6 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 et environnementaux ainsi qu'aux impacts socio-économiques des ports. Elle 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.

Projet de recherche
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.
Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et l'UQAR Projet ADAPTACOTE Adaptation des écosociosystèmes aux risques côtiers dans un contexte de changements climatiques. Participation au séminaire Ports & Adaptation tenu en Bretagne en juin 2025.

Voici un résumé de nos implications auprès d'organismes et d'institutions de recherche :

Implication	
Centre d'expertise en logistique portuaire	Conseil d'administration et comité de programmation
Corridor économique intelligent	Comité consultatif
Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)	Membre
Institut des sciences de la mer (ISMER)	Conseil d'administration
Table régionale Énergie Climat	Membre
Armateurs du Saint-Laurent	Membre



À l'occasion de la 25e Journée maritime québécoise, nous avons participé à l'initiative de la Société de développement économique du Saint-Laurent dans le cadre de sa campagne « *Le Fleuve nous unit… commerçons avec le monde!* ».

Une boîte thématique a été conçue et remise aux élus de l'Assemblée nationale du Québec. Cette initiative visait à mettre en valeur la richesse du secteur maritime québécois et à rappeler son rôle déterminant dans la sécurité et la prospérité économique du Québec.

Nous y avons contribué avec des échantillons de produits transbordés dans nos ports : perlite, pâtes alimentaires, silice, pale d'éolienne miniature.

7 REMERCIEMENTS

La SPBSG a l'avantage de réunir des personnes de talent et engagées qui relèvent avec succès 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



8 BILAN PAR PORT



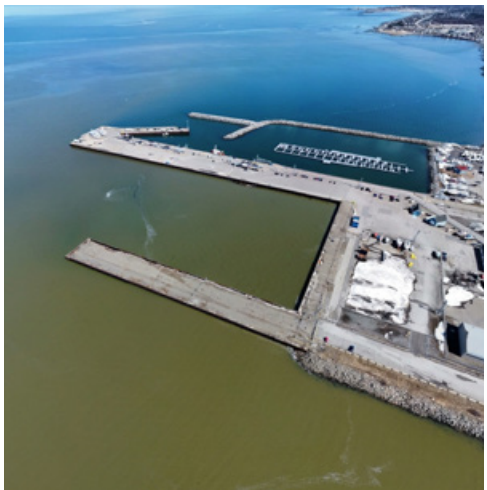














8.1 PORT DE GROS-CACOUNA



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.

Retombées économiques associées aux activités portuaires

EMPLOIS SOUTENUS DIRECTS ET INDIRECTS

595

employés

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)

78,6

M $/année

RECETTES FISCALES

10,1

M $/année

Chiffres clés 2025-2026

REVENUS
1,26
M $

TONNAGE
223 K
tm

TRAFIC
104
navires

8.1.1 FAITS SAILLANTS

Plaque tournante des composants d'éoliennes

La construction de parcs éoliens au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie ont contribué à la hausse des tonnages de composants d'éoliennes déchargés au port de Gros-Cacouna. Ses facilités d'entreposage et d'accès au réseau routier sont des atouts qui facilitent la chaîne d'approvisionnement des parcs en construction. Selon le plan stratégique d'Hydro-Québec, plusieurs autres projets seront en construction dans la région. Le port continuera à être une plaque tournante pour le transport de composants d'éoliennes dans les prochaines années.



Source : Hydro Québec

Dragage du havre
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. La SPBSG a obtenu, à la fin de l'été 2025, toutes les autorisations pour effectuer trois campagnes de dragage sur une période de dix ans. Le premier dragage du décennal s'est déroulé à l'automne 2025.

La SPBSG est consciente que ces travaux se réalisent dans un environnement sensible. Ils sont réalisés dans le respect des normes environnementales et de sécurité, avec la mise en œuvre de mesures d'atténuation pour diminuer les impacts.

Déménagement de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon
Le projet de déménagement de la traverse est actuellement en planification. La SPBSG est consultée par l'équipe de professionnels qui ont la responsabilité de préparer l'étude d'impact et les plans et devis. L'échéancier n'est pas encore finalisé. Considérant que son implantation affectera les opérations portuaires, la SPBSG collabore activement avec la Société des traversiers du Québec (STQ) et le MTMD pour assurer une cohabitation harmonieuse et sécuritaire des activités.

Relation avec la communauté



Contribution financière à la fête pour souligner les 350 ans d'existence de la Municipalité de Cacouna.



Collaboration avec la première nation Wolastoqiyik Wahsipekuk pour les activités de pêche et l'opération de la plateforme d'observation des mammifères marins Putep 't-awt.



Santé, sécurité, sûreté maritime



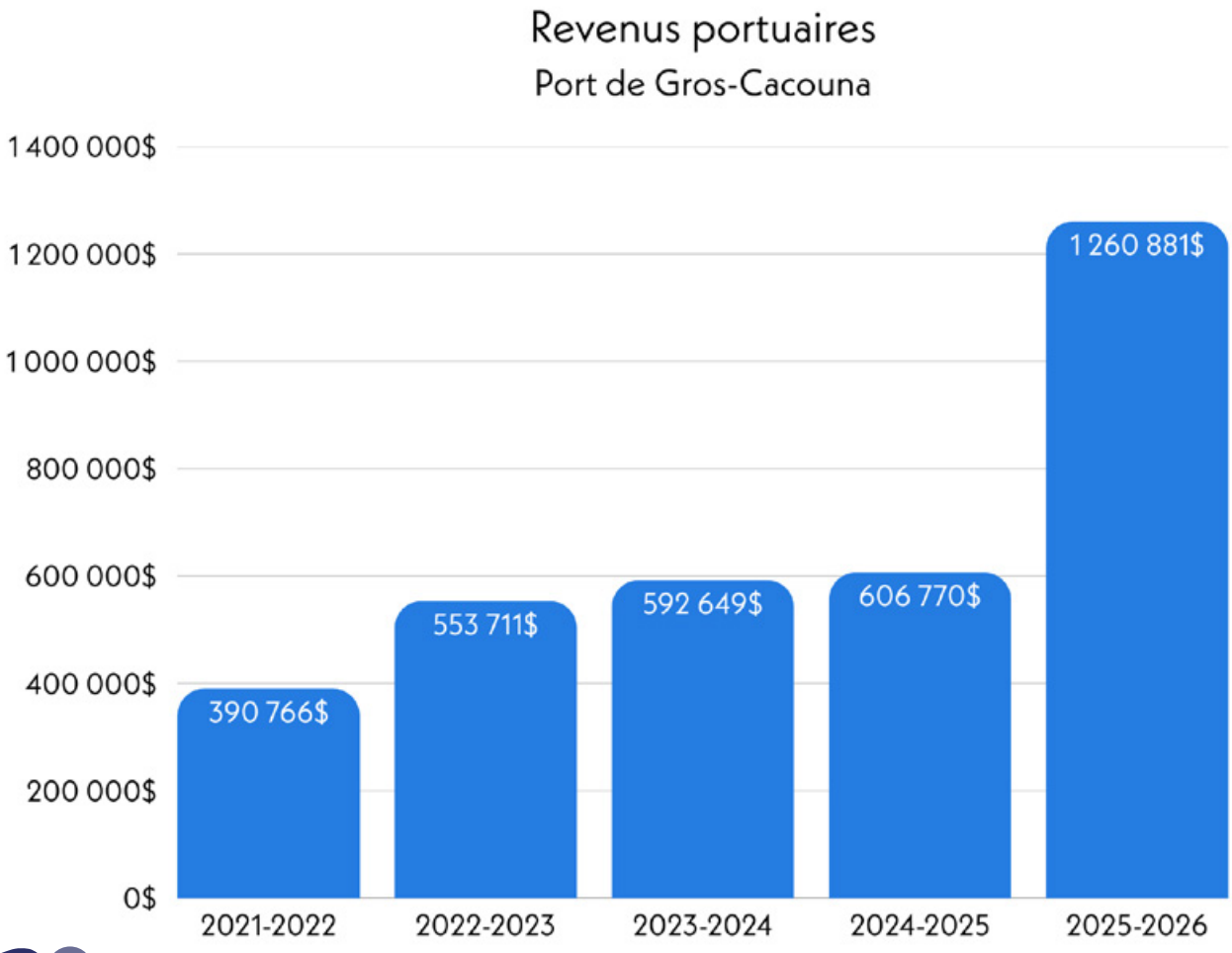
Aucun incident de santé sécurité en cours d'année

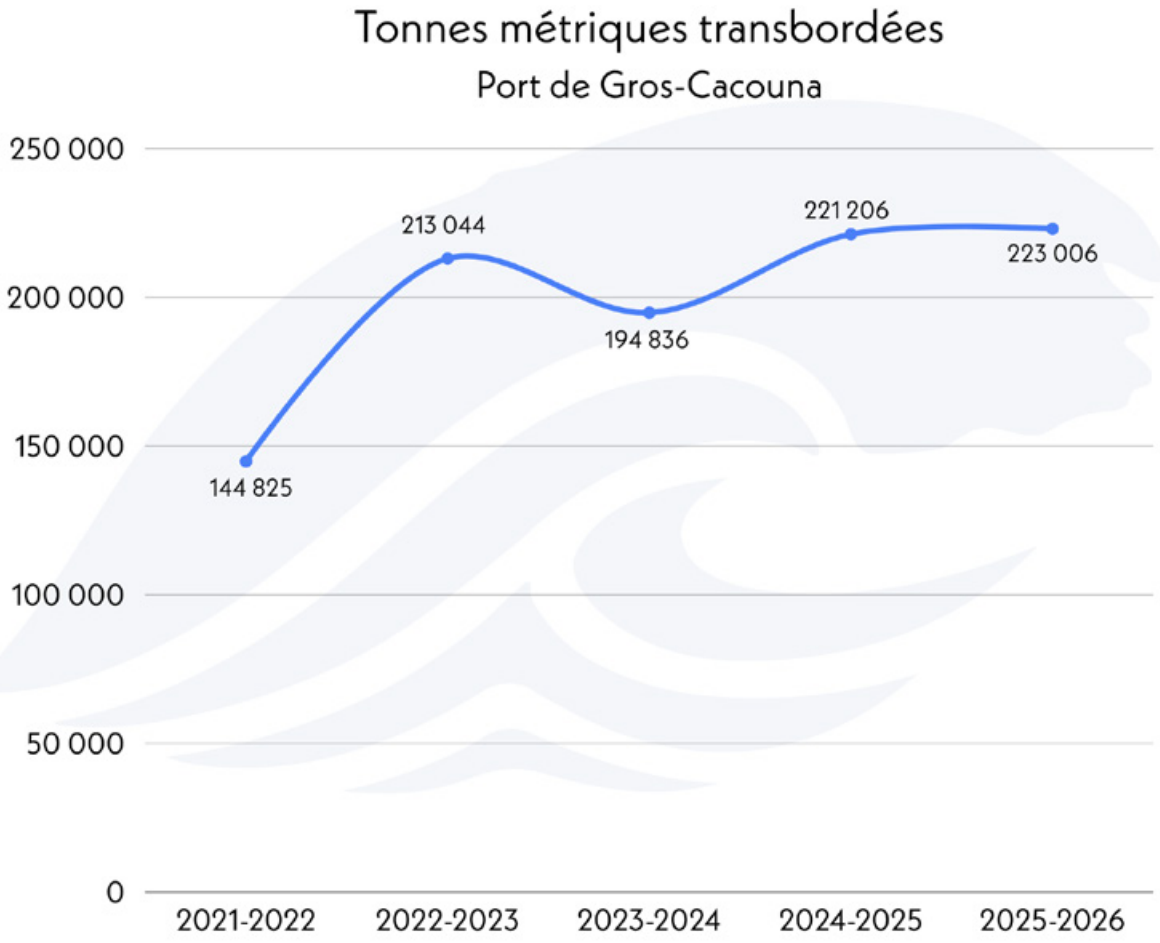


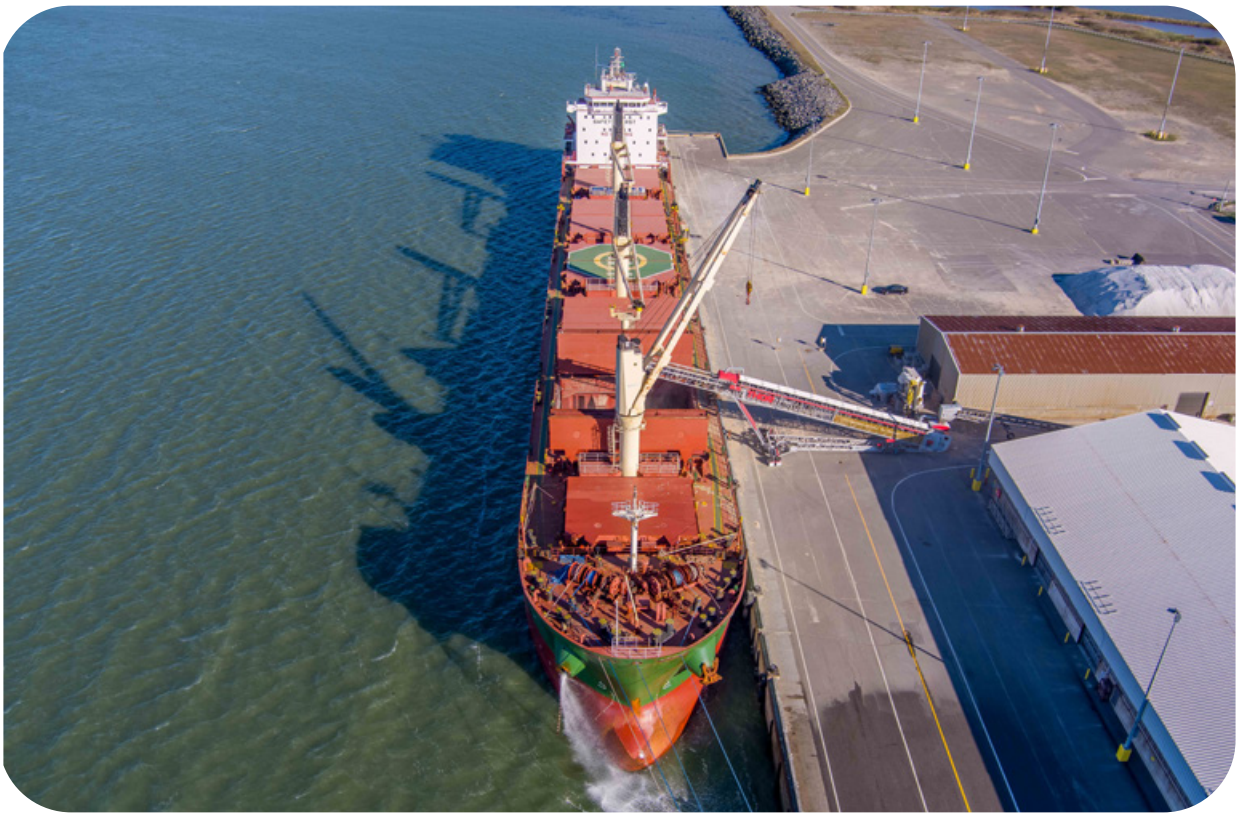
Aucun incident de sûreté est survenu en 2025-2026

8.1.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

Au cours de l'année financière 2025-2026, un volume de 223 006 tonnes métriques a été manutentionné au port de Gros-Cacouna, ce qui représente une croissance de 1 % par rapport à 2024-2025. Les revenus portuaires ont quant à eux affiché une progression de 108 %. Le transport de composants d'éoliennes a contribué à cette croissance.

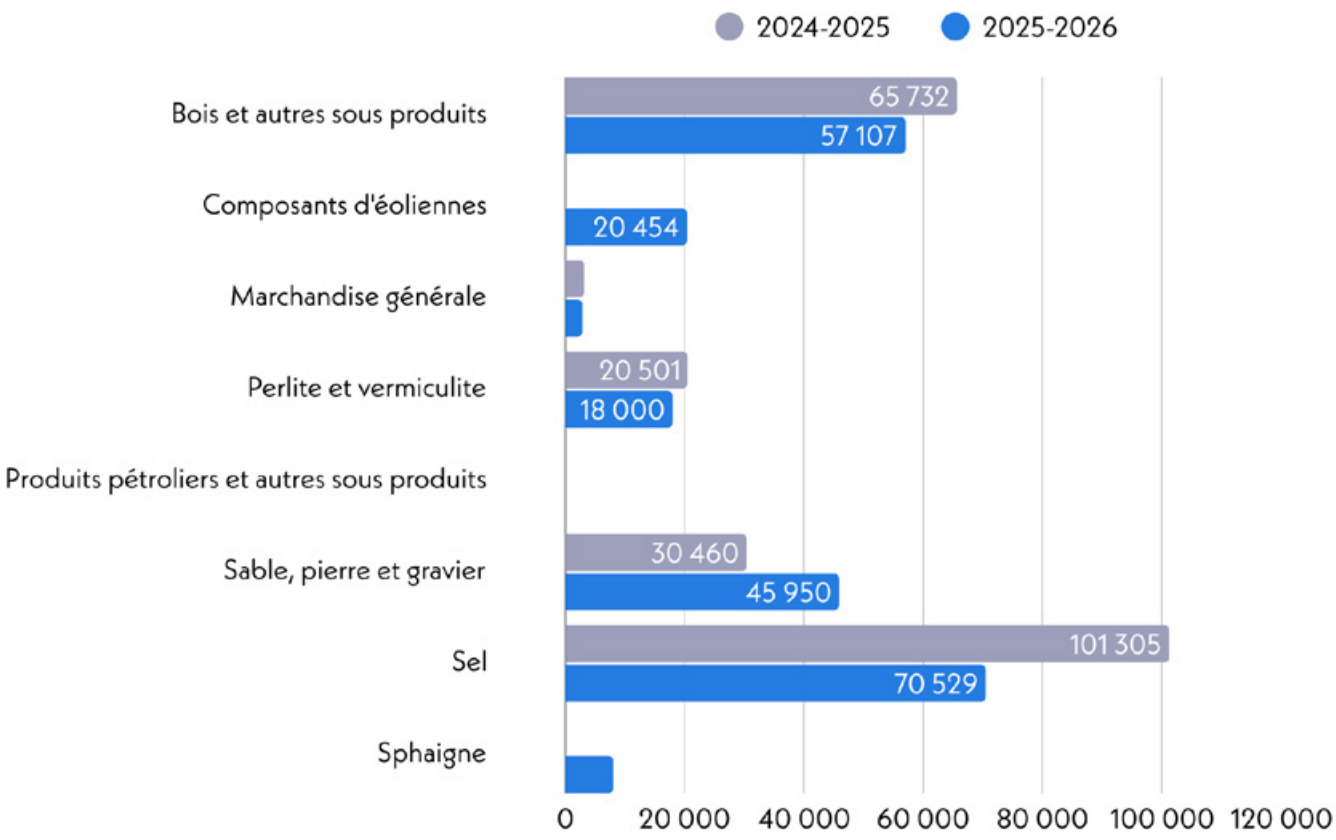



Tonnes métriques transbordées
Port de Gros-Cacouna
250 000
200 000
150 000
100 000
50 000
0
144 825
213 044
194 836
221 206
223 006
2021-2022
2022-2023
2023-2024
2024-2025
2025-2026



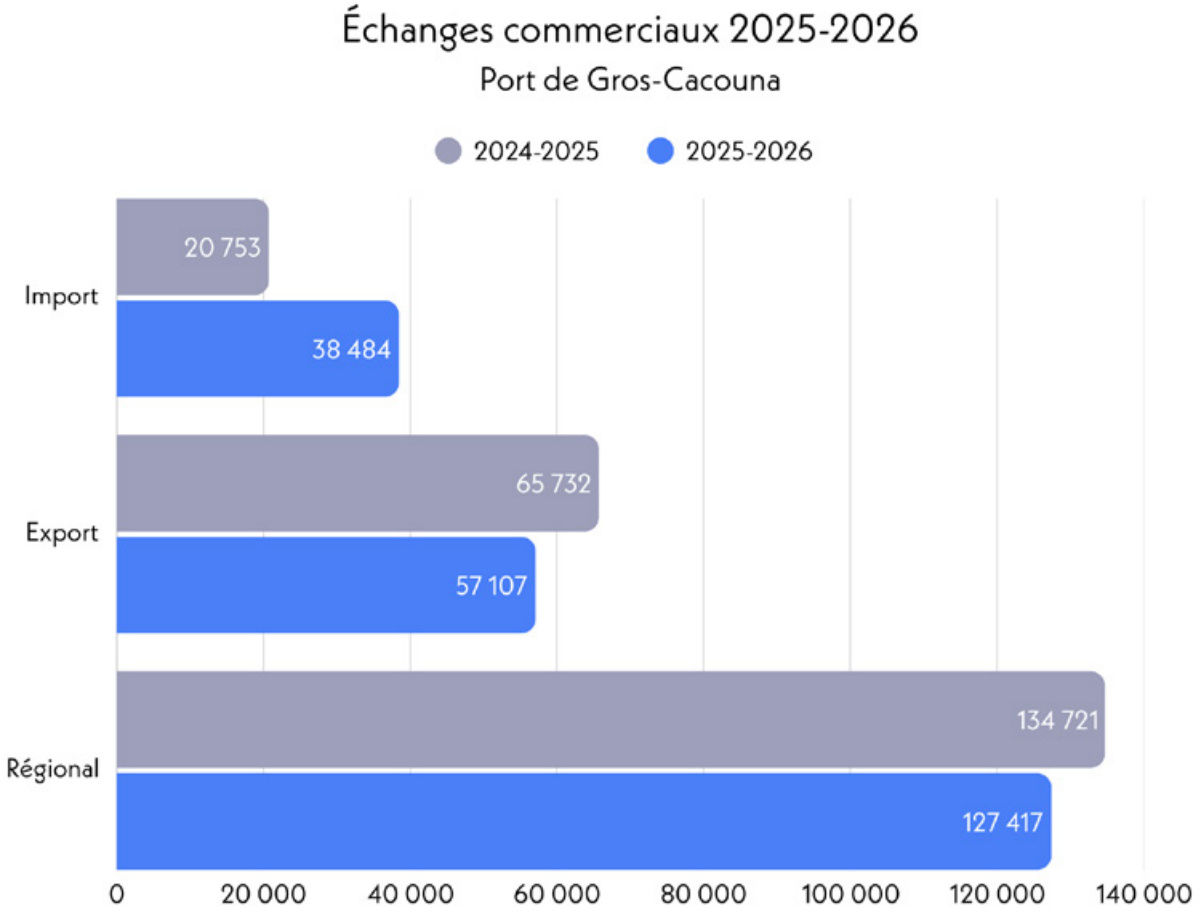
Marchandises transbordées (en tonnes métriques)

Port de Gros-Cacouna





En 2025-2026, le transport régional représente 57 % des échanges commerciaux du port, particulièrement vers la Côte-Nord et le Grand Nord québécois. Les exportations ont connu une baisse par rapport à l'année précédente, notamment attribuable à un volume inférieur de granules de bois expédiées en Europe. Les importations, quant à elles, ont connu une croissance de 85 % en volume en raison des composants d'éoliennes qui sont fabriqués à l'étranger.



8.1.3 INVESTISSEMENTS

Les investissements en immobilisation au 31 mars 2026 s'élèvent à 3 176 232 $, dont une partie importante a été consacrée aux travaux de dragage.

Description	Type d'immobilisation	Budget 25-26 approuvé par le MTMD	Décaissé 31-03-2026	État d'avancement
Dragage (1er décennal) et suivi environnemental	Mise à niveau	3 500 000 $	3 125 784 $	Complété
Amélioration des infrastructures d'amarrage	Mise à niveau	565 000 $	38 748 $	En cours
Réfection de l'entrepôt	Mise à niveau	500 000 $	11 700 $	En cours
		4 565 000 $	**3 176 232 $**	

8.2 PORT DE RIMOUSKI



Le Port de Rimouski est situé sur la rive sud de l'estuaire du Saint-Laurent. Il se trouve dans le district de Rimouski-Est, à proximité du centre-ville ainsi que de la principale zone industrielle et commerciale. Il est facilement accessible par la route 132, qui le relie directement à l'autoroute 20 via la Montée Industrielle-et-Commerciale. Il a une vocation commerciale, scientifique et touristique.

Les activités portuaires se concentrent autour du transport de marchandises pour le ravitaillement de la Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, ainsi que de l'approvisionnement en pétrole. La pêche commerciale est une activité importante à Rimouski, elle compte une flotte de 15 navires, une usine de transformation 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 de la ville, ainsi que plusieurs poissonneries.

Retombées économiques associées aux activités portuaires

EMPLOIS SOUTENUS DIRECTS ET INDIRECTS

512

employés

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)

73

M $/année

RECETTES FISCALES

9,2

M $/année

Chiffres clés 2025-2026

REVENUS

414 064

$

TONNAGE

181 K

tm

TRAFIC

103

navires

8.2.1 FAITS SAILLANTS

Dragage d'urgence

La SPBSG a obtenu l'autorisation pour effectuer un dragage d'urgence aux postes à quai 3 et 4, de même que dans une partie du chenal de navigation. Les travaux ont débuté à l'automne 2025, toutefois la météo capricieuse de décembre n'a pas permis de les compléter. Les travaux seront terminés au printemps 2026.



Pêche expérimentale au homard
Pêches et Océans Canada a accordé plusieurs permis de pêche expérimentale de 100 casiers chacun. Le port accueille donc plusieurs nouveaux pêcheurs à son quai éperon.

Projet de traverse Rimouski–Forestville
Un promoteur de Rimouski fait des démarches pour la reprise du service d'un traversier privé à partir du port de Rimouski. La SPBSG a effectué, en collaboration avec le Centre de simulation et d'expertise maritime de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent, une étude de navigabilité afin de vérifier si le navire choisi par le promoteur a la capacité d'accoster au port de Rimouski. L'étude s'est avérée concluante. Le promoteur entend poursuivre ses démarches pour relancer la traverse en 2026.



Consultation publique sur le programme décennal de dragage des installations portuaires de Rimouski
Au printemps 2025, la SPBSG a tenu une série d'activités de consultation, incluant également une consultation en ligne, dans le but de bonifier son étude d'impact. Ces démarches ont permis de recueillir les commentaires et préoccupations d'un éventail de parties prenantes, notamment des citoyens, des groupes environnementaux, des acteurs municipaux et régionaux, des organisations de développement économique ainsi que des usagers.

Dépôt de l'étude d'impact pour un décennal de dragage
L'étude d'impact concernant le décennal de dragage au port de Rimouski a été complétée et déposée pour analyse au MELCCFP en février 2026. Le processus d'évaluation environnementale est toujours en cours.

Réaménagement du port de Rimouski
Le projet de réaménagement du port de Rimouski est toujours au stade de planification. Il consiste à consolider la jetée ouest et le quai transversal, ainsi qu'à réaliser le réaménagement du port.

Santé, sécurité, sûreté maritime



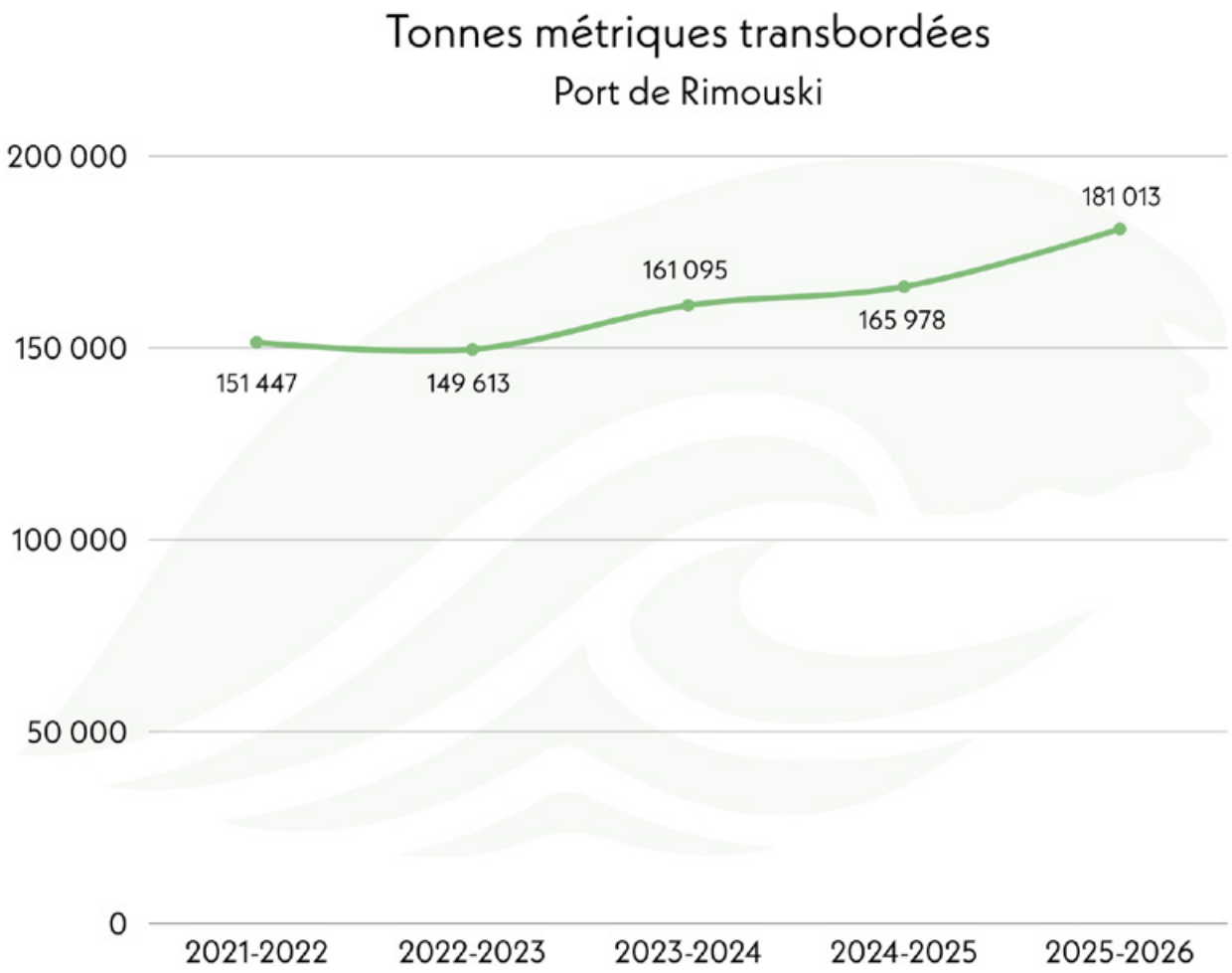
Aucun incident de santé sécurité en cours d'année



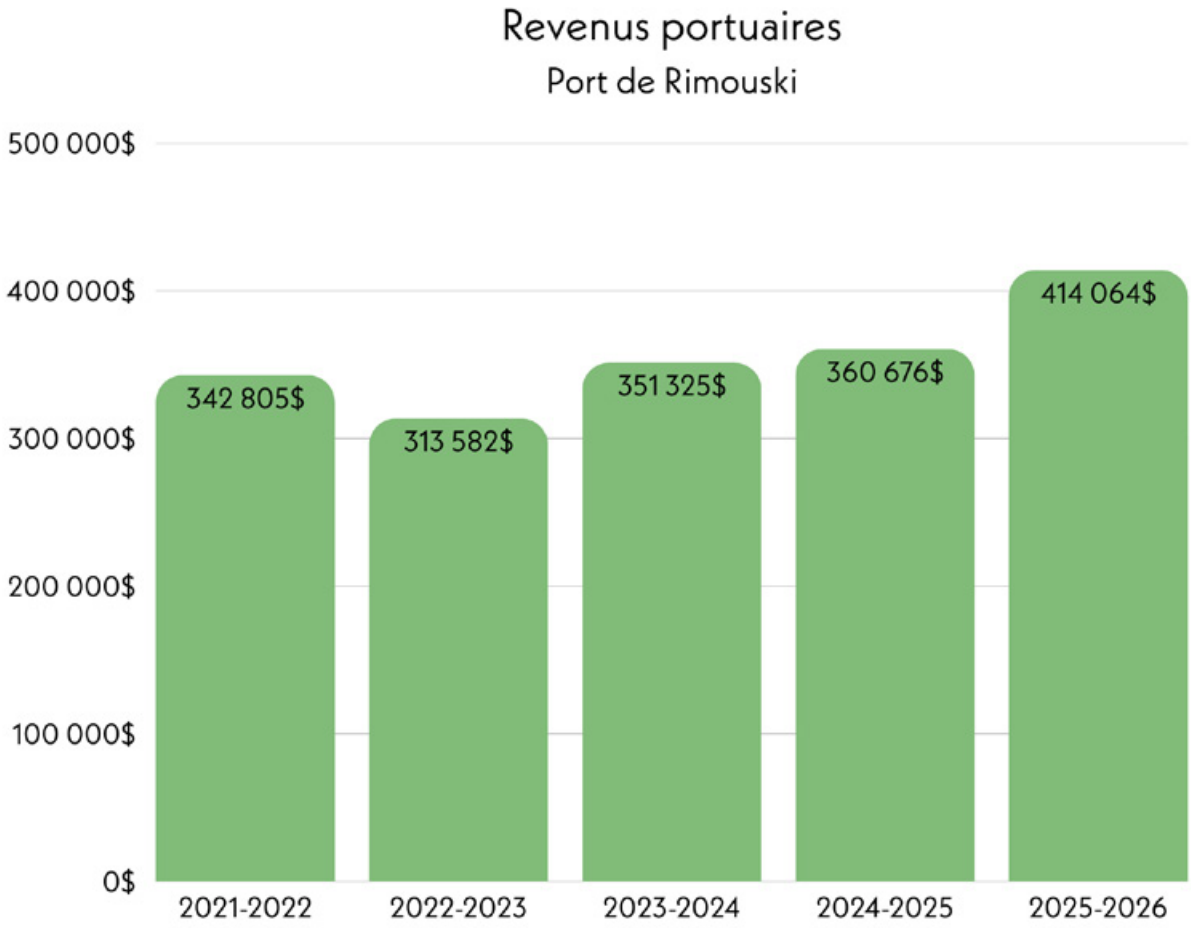
Aucun incident de sûreté est survenu en 2025-2026

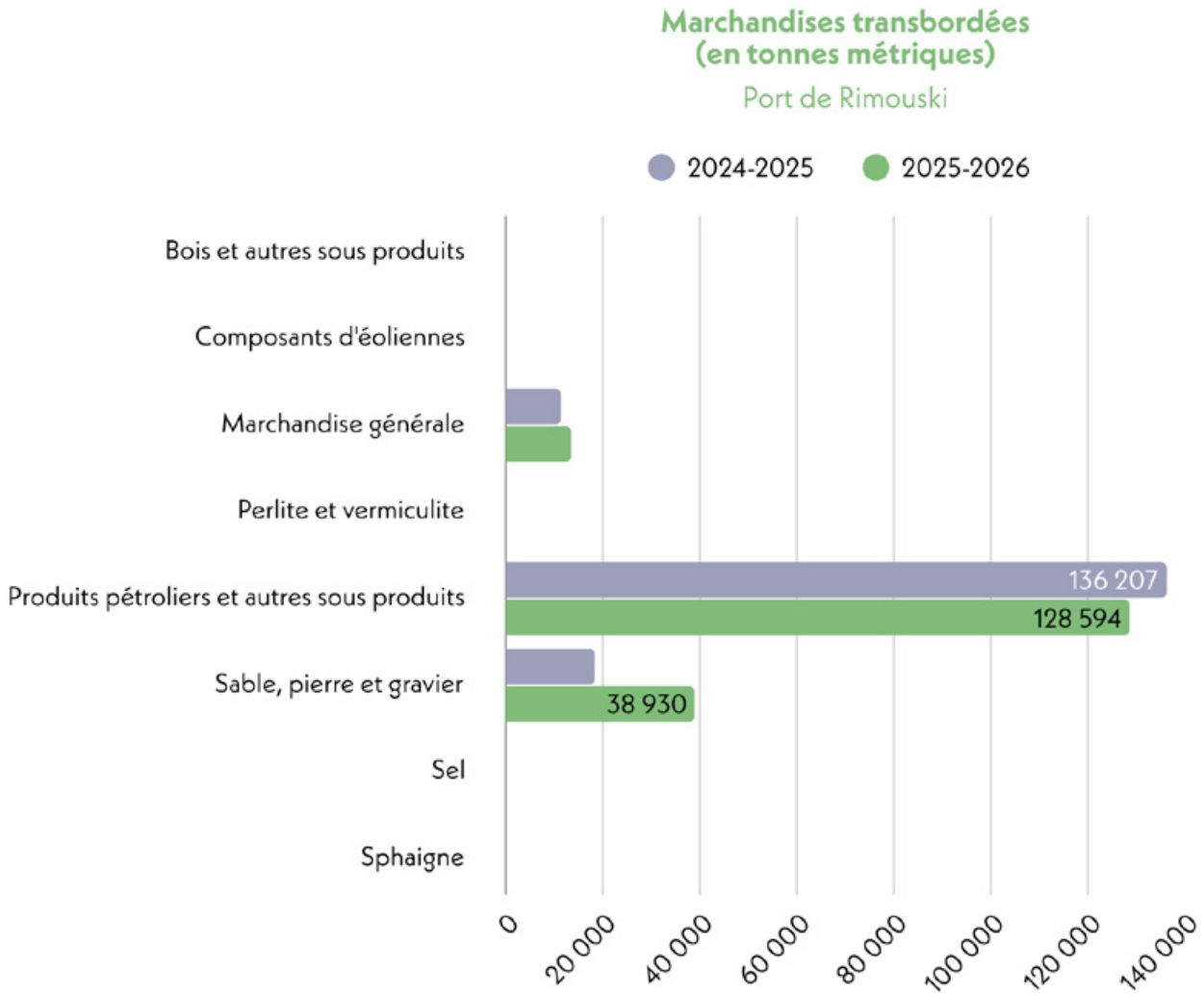
8.2.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

Le volume total de marchandises transbordées au port a augmenté de 9 % au cours de l'année 2025-2026 par rapport à l'année précédente. Cette hausse est principalement due à la croissance du transbordement de sable, de gravier et de marchandise générale.

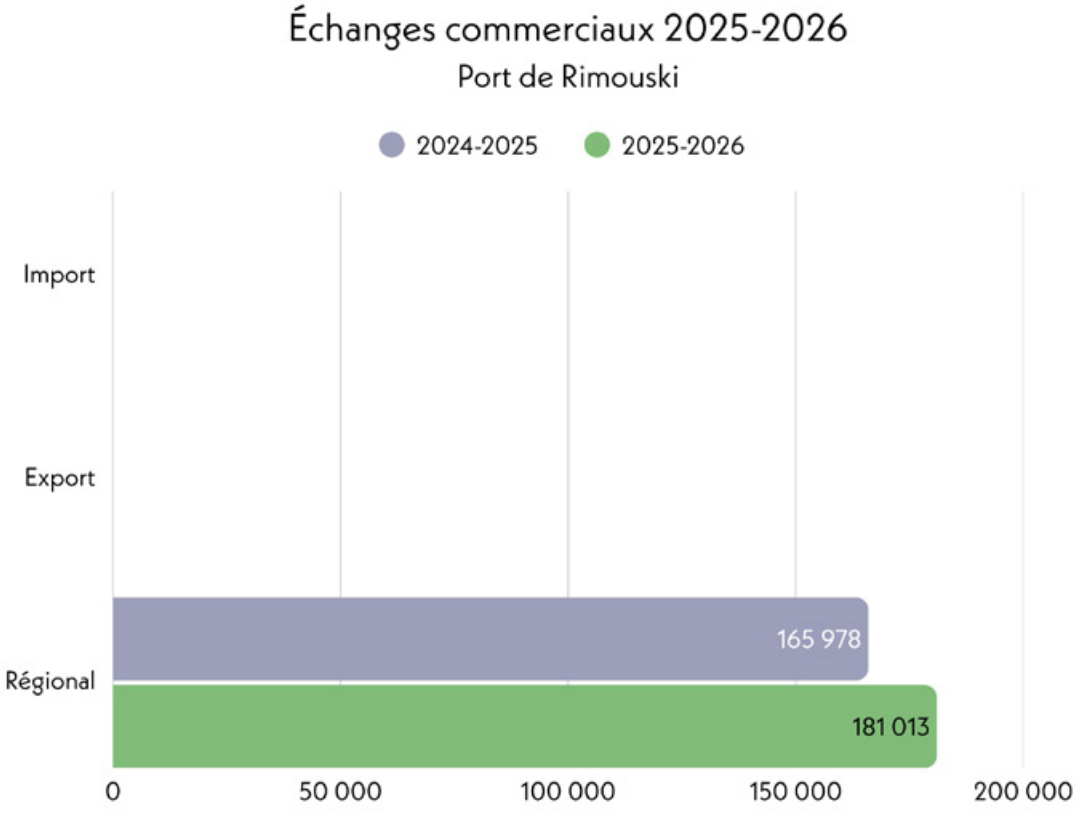





Revenus portuaires
Port de Rimouski
500 000$
400 000$
300 000$
200 000$
100 000$
0$
342 805$
313 582$
351 325$
360 676$
414 064$
2021-2022
2022-2023
2023-2024
2024-2025
2025-2026



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



8.2.3 INVESTISSEMENTS

Au 31 mars 2026, la SPBSG a décaissé un montant de 2 074 424 $ pour l'avancement de projets de mise à niveau des infrastructures portuaires.

Description	Type d'immobilisation	Budget 25-26 approuvé par le MTMD	Décaissé 31-03-2026	État d'avancement
Amélioration des infrastructures d'amarrage	Mise à niveau	200 000 $	39 215 $	En cours
Dragage d'urgence	Mise à niveau	3 000 000 $	919 810 $	Complété partiellement (travaux à terminer au printemps 2026)
Revêtement anticorrosion poste à quai 3-4-5	Mise à niveau	100 000 $	– $	En planification
Réaménagement du port de Rimouski (jetées ouest et transversale)	Mise à niveau	1 000 000 $	1 115 400 $	En cours
		4 300 000 $	**2 074 424 $**	

8.3 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 ainsi que du traversier-rail. Ces infrastructures portuaires permettent l'accès aux marchés de la Côte-Nord, le long du Saint-Laurent, et aux eaux internationales.

Retombées économiques associées aux activités portuaires

EMPLOIS SOUTENUS DIRECTS ET INDIRECTS

1 144

employés

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)

166,8

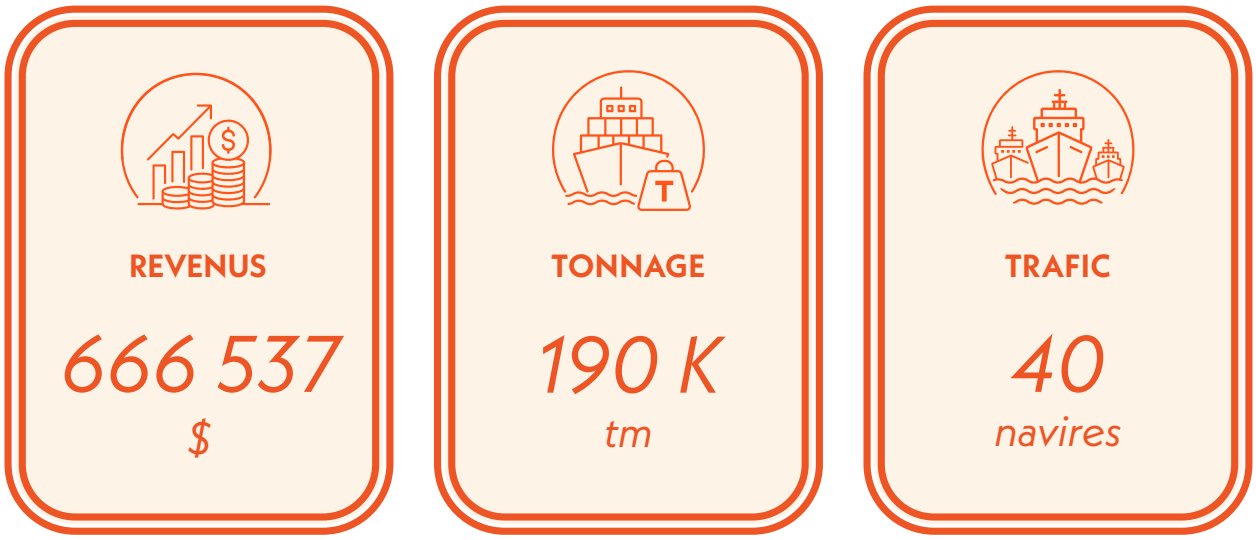
M $/année

RECETTES FISCALES

20,5

M $/année

Chiffres clés 2025-2026



8.3.1 FAITS SAILLANTS

Réaménagement du port de Matane
Le projet a été soumis à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, laquelle a réalisé une analyse préliminaire fondée sur la description initiale du projet afin d'évaluer les effets potentiels relevant de la compétence fédérale. Parallèlement, une consultation publique, incluant les peuples autochtones, a été menée. Au terme de ce processus, une décision de non assujettissement à une évaluation d'impact fédérale a été rendue.

Dans la continuité, une étude d'impact environnemental sera déposée au MELCCFP. Pour la suite du projet, les directives des grands projets s'appliquent au port de Matane et le MTMD pilotera le dossier afin qu'il franchisse les différentes étapes pour l'obtention des autorisations et du financement.

Vérification de conformité environnementale
L'ensemble des locataires du port de Matane ont collaboré pour se soumettre à une vérification de conformité environnementale (VCE). Ce processus vise à valider la conformité des opérations des locataires des terrains du port à l'ensemble des lois et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en vigueur, en matière de protection de l'environnement. Les VCE ont été réalisées par un vérificateur environnemental agréé indépendant. Suite à cette vérification, un plan d'action sera élaboré afin de corriger les non-conformités.

Nettoyage du site de l'ancienne usine de Fruits de mer de l'Est du Québec (FMEQ)
Cette usine a été la proie des flammes à la fin mars 2024, ce qui a détruit l'ensemble du bâtiment. Préalablement à cet incendie, Fruits de mer de l'Est avait annoncé la fin de ses opérations à son usine de Matane. Le site, comme l'exige l'entente d'occupation, doit être remis à son état d'origine par le locataire. Avec l'aide de ses consultants, Fruits de mer de l'Est a procédé à la caractérisation environnementale des sols qui lui permettra de procéder aux travaux de remise en état du site. Les travaux devraient être complétés à la fin juillet 2026.

Visite du voilier-cargo Artemis
Le port de Matane a accueilli à l'automne 2025 le voilier-cargo Artemis, de la compagnie TOWT, et affrété par le torréfacteur québécois Café William pour le transport de grains de café de la Colombie vers le Québec.

Ce navire utilise le vent comme mode de propulsion principal visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre, symbole inspirant d'une logistique maritime décarbonée. Le voilier a attiré plus de 500 curieux, lesquels ont pu admirer le navire en plus de déguster le délicieux café William.



Santé, sécurité, sûreté maritime



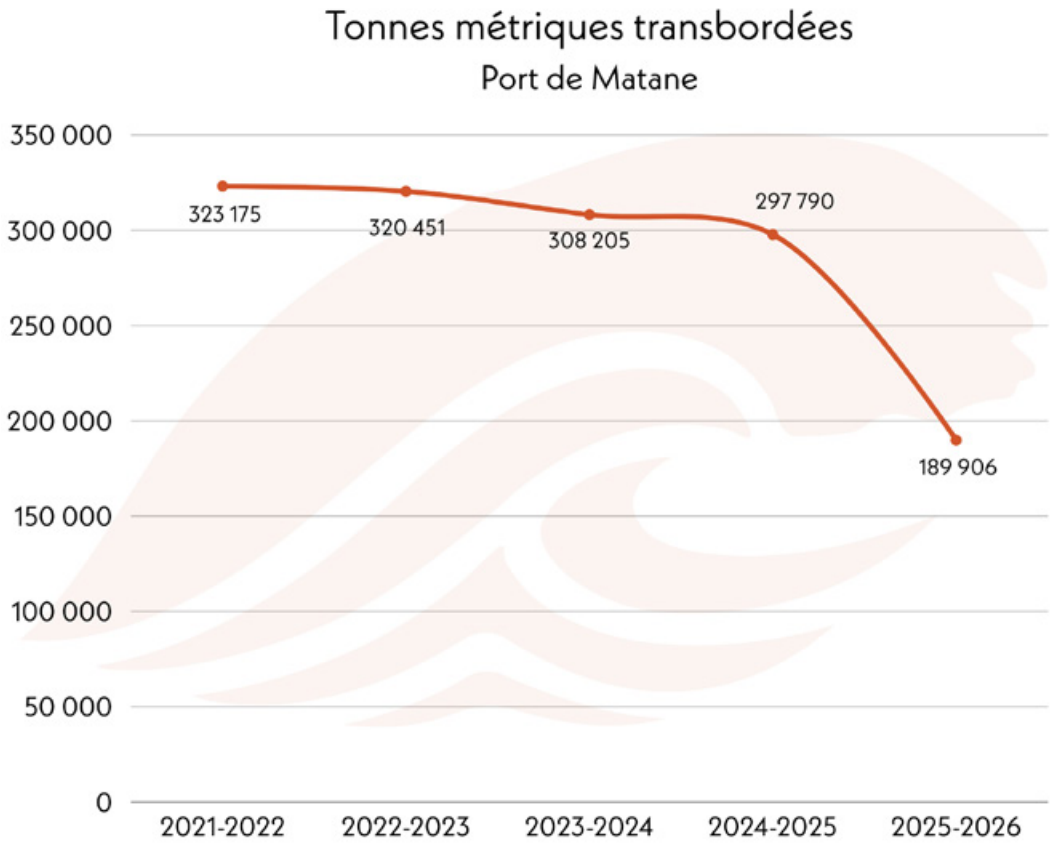
Aucun incident de santé sécurité en cours d'année

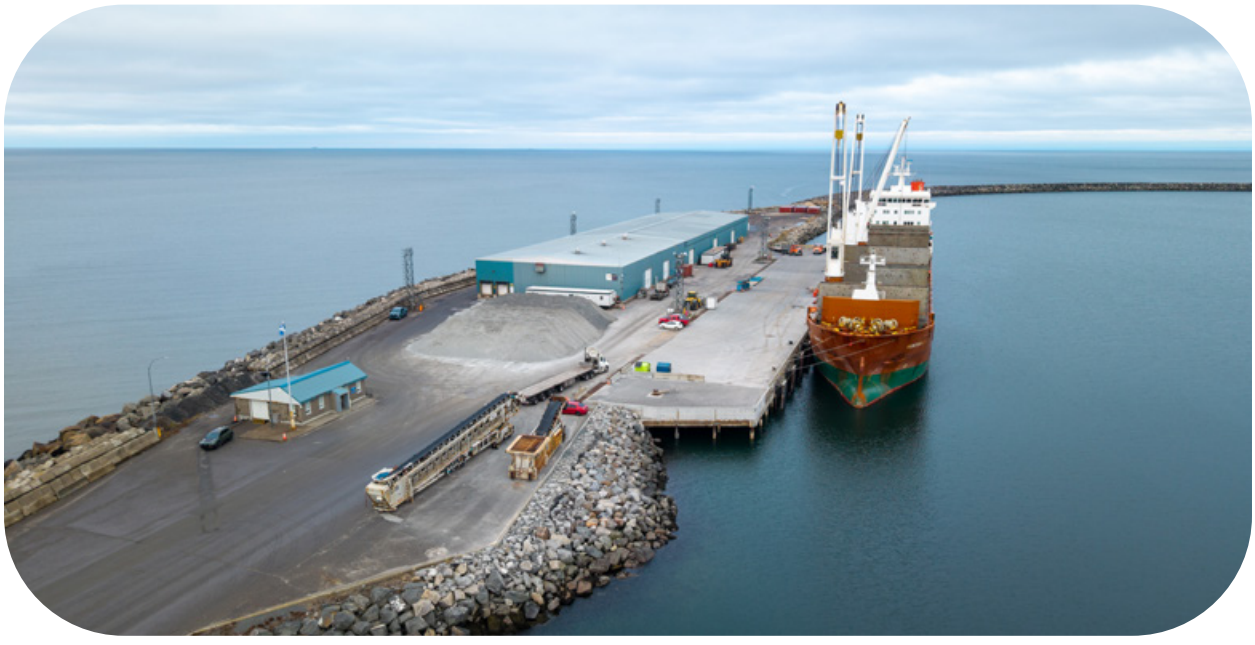


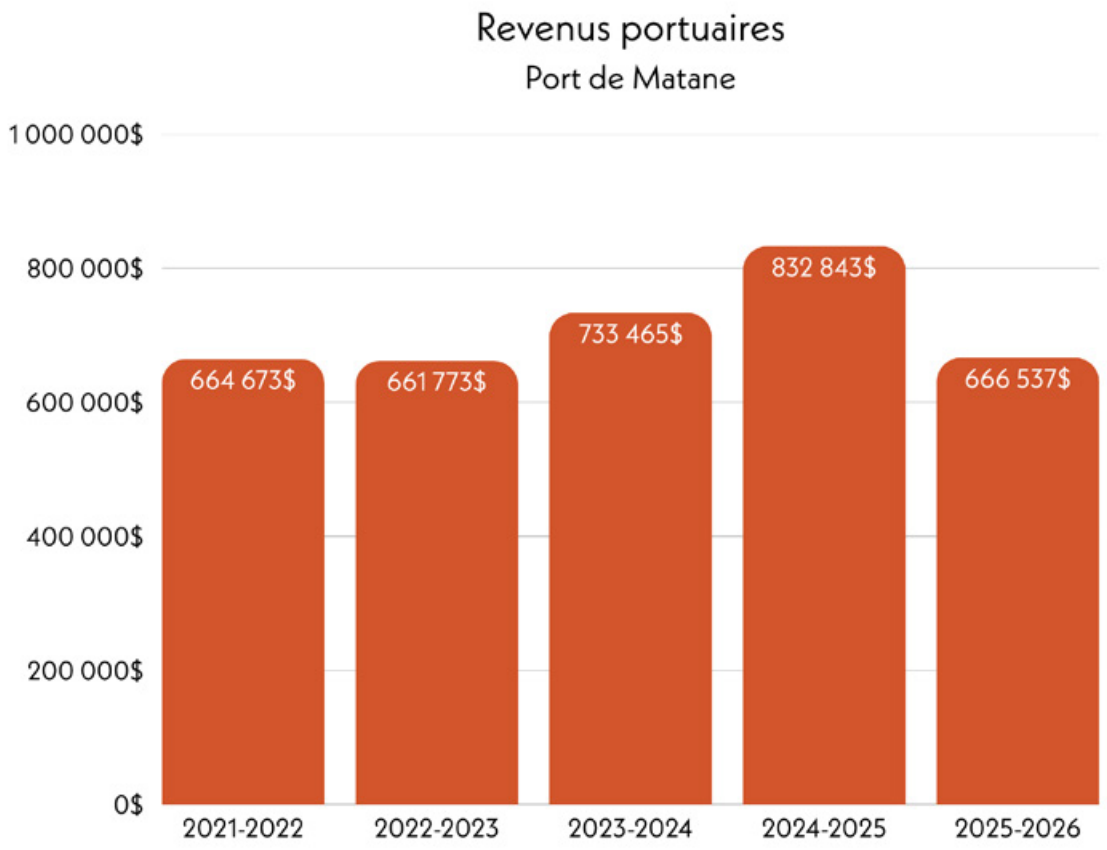
Aucun incident de sûreté est survenu en 2025-2026

8.3.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

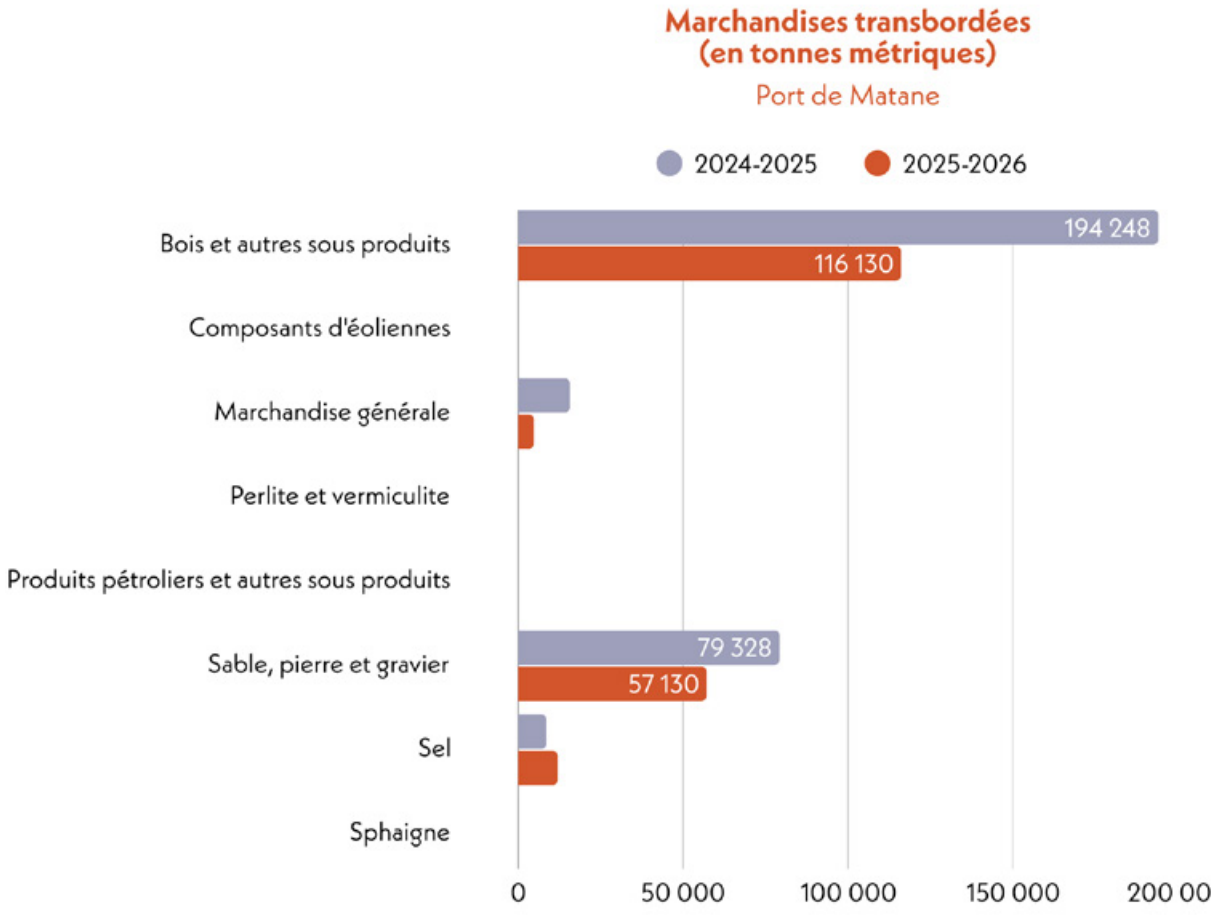
Le volume de marchandises chargées et déchargées au port de Matane a diminué de 36 % par rapport à l'année précédente. L'effet combiné des fluctuations du marché, de l'état de dégradation avancé de l'infrastructure et du manque d'espace d'entreposage limite le transbordement de plusieurs types de marchandises. Rappelons que la fin de vie utile de l'infrastructure est prévue en 2033. Le type de marchandises qui peut transiter par Matane ne pourra progresser davantage avant que les travaux de réaménagement ne soient complétés.





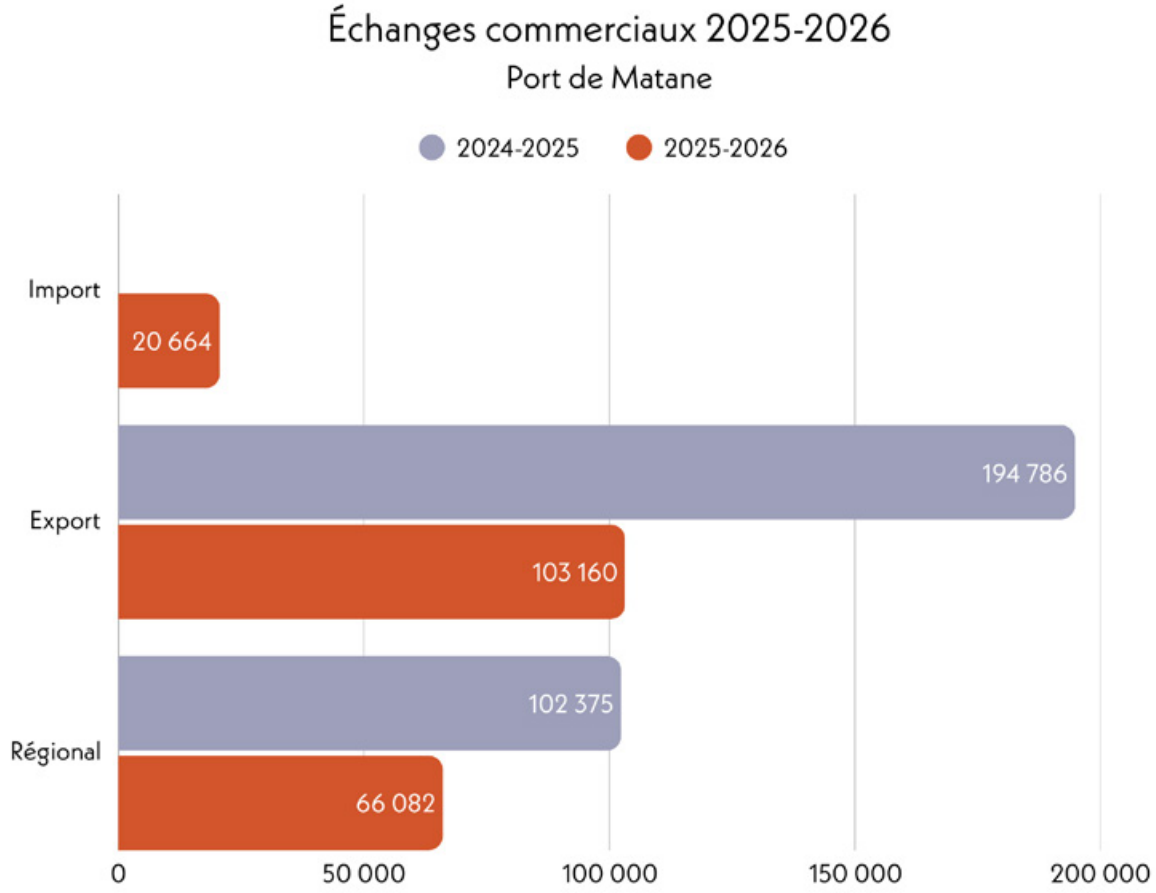


Les produits qui transitent par Matane sont la pâte de bois, la silice, le sable en provenance des Îles-de-la-Madeleine, le bitume, les modules de maison et bâtiments divers fabriqués pour le Grand Nord et le sel de déglaçage.



Au chapitre des échanges commerciaux, c'est au port de Matane que s'exporte le plus grand volume de marchandises en comparaison avec les autres ports gérés par la SPBSG. Néanmoins, le volume de marchandises exportées à partir du port de Matane vers l'Asie et l'Europe a connu une diminution de près de 50 % par rapport à 2024-2025. La situation économique difficile explique cette décroissance.

Les importations, quant à elles, ont connu une croissance grâce au transbordement de matières premières servant à la fabrication de produits usinés à Matane.





8.3.3 INVESTISSEMENTS

Au 31 mars 2026, la SPBSG a décaissé un montant de 722 196 $, principalement pour compléter l'étude d'impact environnemental dans le cadre du projet de réaménagement du port de Matane.

Description	Type d'immobilisation	Budget 25-26 approuvé par le MTMD	Décaissé 31-03-2026	État d'avancement
Analyse structurale et réserve pour le maintien d'actif jusqu'à sa reconstruction	Mise à niveau	400 000 $	200 917 $	En cours
Réaménagement du port de Matane	Développement	3 000 000 $	521 279 $	En cours
		3 400 000 $	**722 196 $**	

8.4 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.

Retombées économiques associées aux activités portuaires

EMPLOIS SOUTENUS DIRECTS ET INDIRECTS

862

employés

PRODUIT INTÉRIEUR BRUT (PIB)

97

M $/année

RECETTES FISCALES

14,4

M $/année

Chiffres clés 2025-2026

REVENUS

848 941

$

TONNAGE

84,5 K

tm

TRAFIC

133

navires

8.4.1 FAITS SAILLANTS

Phase 2 – Agrandissement de l'espace d'entreposage

Le port a complété la phase 2 pour agrandir l'espace d'entreposage. La démolition d'un ancien hangar désaffecté a permis d'ajouter une superficie de 2 350 mètres carrés. Cet espace va servir pour l'entreposage de marchandises en transit lié au transport maritime. Une phase 3 est prévue en 2026.

Maintien du transport de pales d'éolienne produites localement

Malgré une diminution du tonnage, le port de Gaspé a continué de transborder des pales d'éolienne vers les États-Unis.



Hub de la Garde côtière canadienne (GCC)
La GCC privilégie le port de Gaspé pour amarrer ses navires lors des changements d'équipage et de ravitaillement. Le port a accueilli plus de 40 navires de la GCC.



Infolettre aux usagers
Une infolettre est transmise aux usagers du port plusieurs fois par année afin de les tenir informés du trafic maritime et des travaux en cours.

Croissance des revenus du port
Le port de Gaspé a enregistré une croissance de 35 % de ses revenus par rapport à l'année précédente.

Santé, sécurité, sûreté maritime



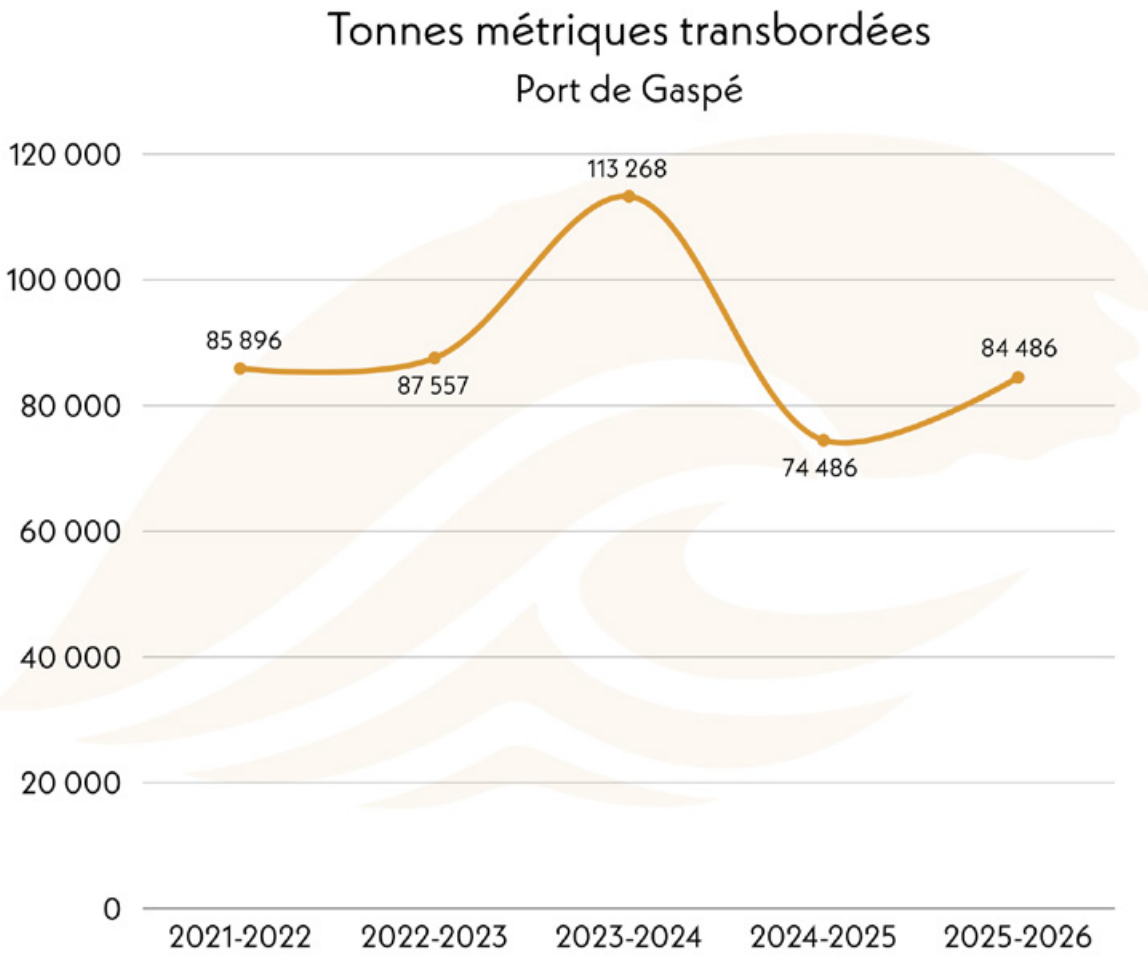
Aucun incident de santé sécurité en cours d'année



Aucun incident de sûreté est survenu en 2025-2026

8.4.2 OPÉRATIONS PORTUAIRES

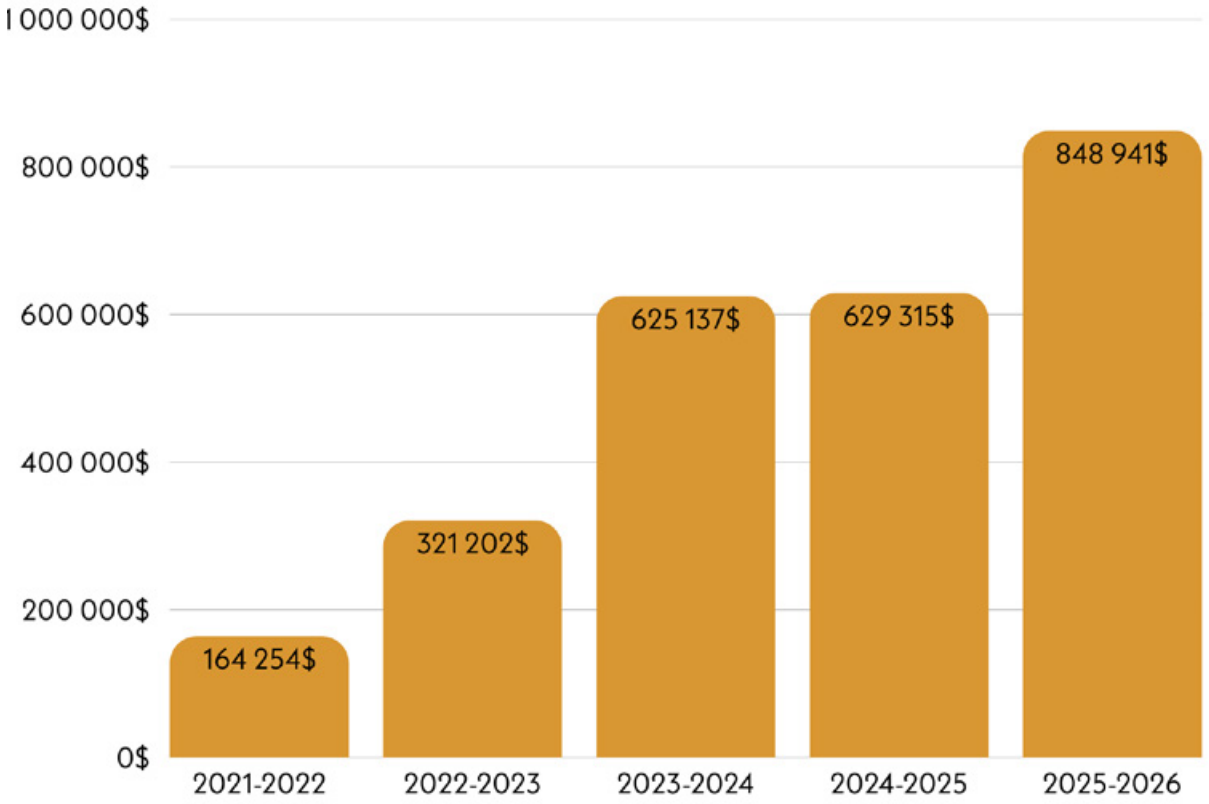
Le tonnage de marchandises transbordées au port de Gaspé a enregistré une augmentation de l'ordre de 13 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance est tributaire d'une augmentation des livraisons de sel, de sable et de gravier.





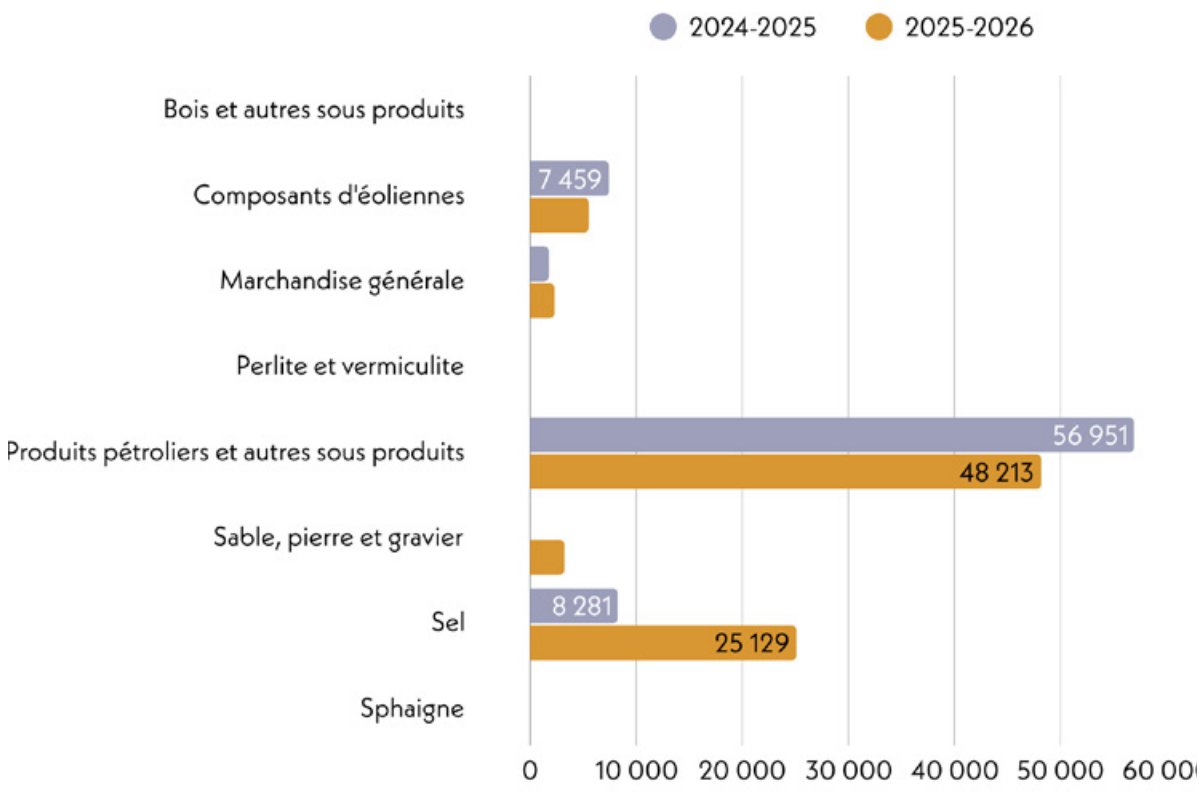
Revenus portuaires

Port de Gaspé

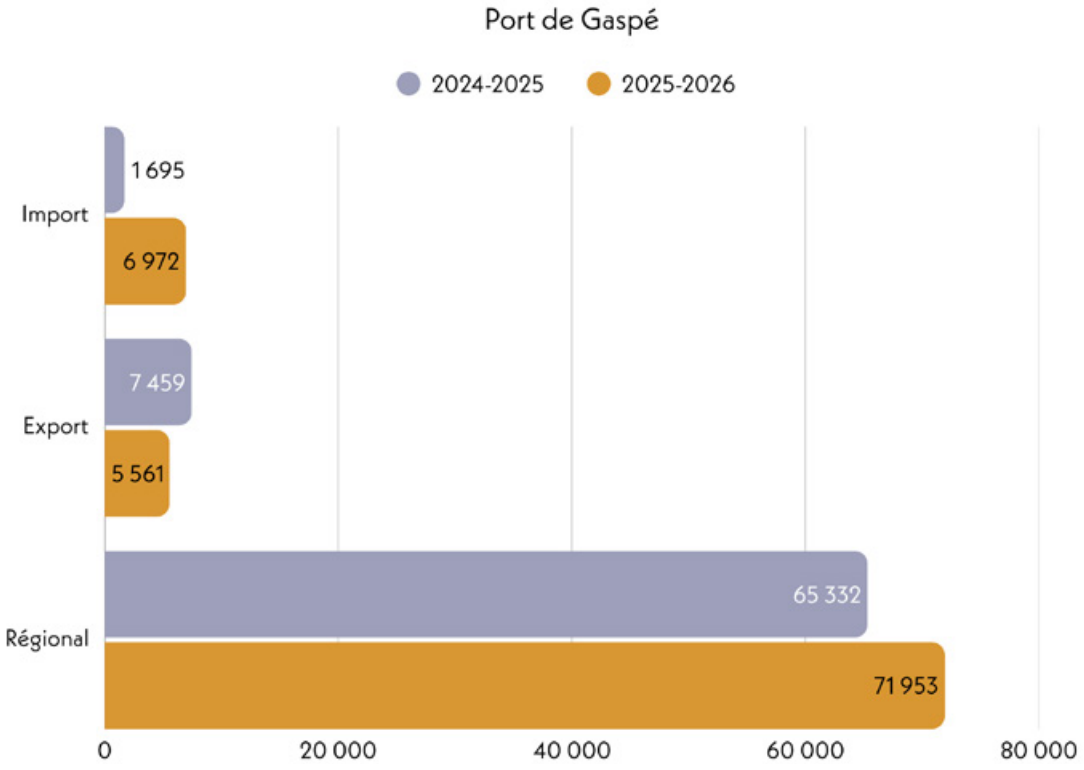


Marchandises transbordées (en tonnes métriques)

Port de Gaspé



La plus grande part des échanges commerciaux se font à l'échelle régionale dans une proportion de 85 %. Ils ont connu une hausse de 10 % par rapport à l'année 2024-2025. On note une baisse des exportations en 2025-2026 et une hausse des importations par rapport à l'année précédente.

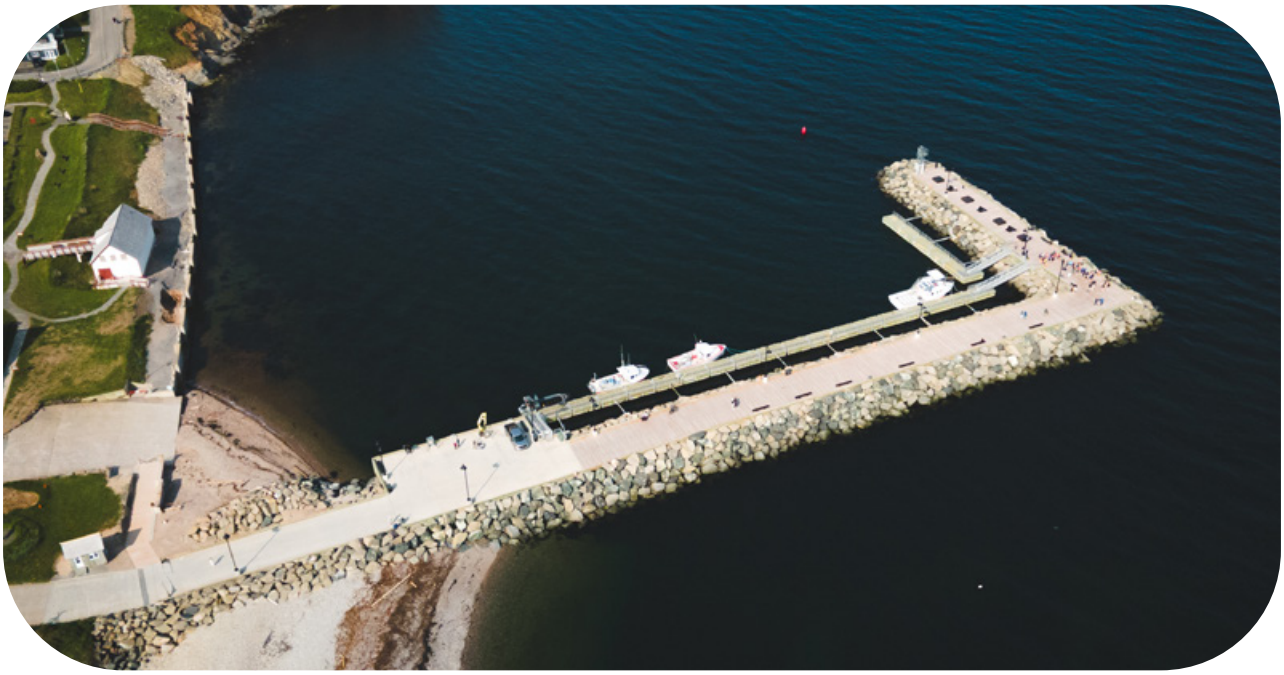


8.4.3 INVESTISSEMENTS

Les investissements en immobilisation au 31 mars 2026 s'élèvent à 613 327 $ pour les travaux d'aménagement de la phase 2 d'espaces d'entreposage.

Description	Type d'immobilisation	Budget 25-26 approuvé par le MTMD	Décaissé 31-03-2026	État d'avancement
Travaux de mise aux normes sûreté maritime (clôture, guérite et accès au port)	Mise à niveau	200 000 $	92 785,65 $	En cours
Phase 2 - Aménagement d'espace d'entreposage (démolition du 36, rue du Quai et aménagement du terrain)	Mise à niveau	240 000 $	231 796,61 $	Complété
	Développement	260 000 $	231 796,61 $	Complété
Revêtement anticorrosion poste à quai	Mise à niveau	250 000 $	18 200 $	En cours
Amélioration des infrastructures d'amarrage	Mise à niveau	100 000 $	38 747,72 $	En cours
		1 050 000 $	613 327 $	

8.5 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, à mettre en valeur les attraits naturels du Québec maritime, à développer le tourisme maritime et à favoriser les retombées économiques locales.

8.5.1 FAITS SAILLANTS

Quai touristique animé

Ce quai est au cœur du village le plus touristique de la Gaspésie et accueille chaque année des milliers de touristes. Il est le point d'ancrage de plusieurs activités, dont les croisières en direction de l'île Bonaventure, la pêche au homard et la plongée sous-marine.



Première saison estivale
La SPBSG en était à sa première saison estivale pour assurer la gestion du quai de Percé. Une rencontre de présaison avec les usagers et les parties prenantes au printemps 2025 a permis de leur présenter la planification des travaux de mise à niveau et les règles de fonctionnement adoptées par la SPBSG. Une rencontre de fin de saison a également été organisée afin de recueillir, de la part des usagers, des commentaires et des pistes d'amélioration pour la saison 2026.

Travaux de mise à niveau
L'inspection qu'avait réalisée l'équipe en infrastructure à l'automne 2024 a permis de planifier les travaux de mise à niveau réalisés au printemps 2025.

Collaboration Sépaq et Ville de Percé
La SPBSG souligne l'excellente collaboration de la Sépaq et de la Ville de Percé pour leur appui à notre équipe et à notre maître de quai pour la gestion du quai de Percé.

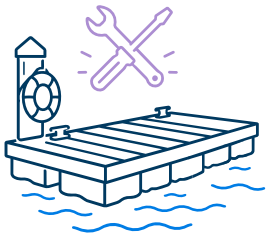
8.5.2 TRAVAUX D'ENTRETIEN ET D'IMMOBILISATION

1.



Inspection électrique du quai, de ses composantes et certification de conformité

2.



Mise à niveau des 25 pontons flottants

3.



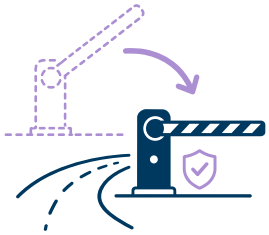
Caractérisation de sédiments et travaux préparatoires au dragage du printemps 2025

4.



Rénovations du bâtiment du maître de quai

5.



Changement d'emplacement pour la barrière d'accès

6.



Installation de caméras de surveillance

9 LES ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS AU 31 MARS 2026



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

États financiers
Au 31 mars 2026

Accompagnés du rapport de l'auditeur indépendant

MALLETTE

Mallette s.e.n.c.r.l.
120-505 rue des Forges
Trois-Rivières QC G9A 2H6

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

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux administrateurs et administratrices 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 2026, 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 2026, 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.

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 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.

Mallette S.E.N.C.R.L.

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

Trois-Rivières, Canada
Le 16 juin 2026

[1] CPA auditrice, permis de comptabilité publique n° 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
		2026	2025
PRODUITS			
Honoraires de gestion - Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**2 397 222** $	**2 433195** $	2 243 567 $
CHARGES PROJETS - MATANE, RIMOUSKI, GASPÉ, GROS CACOUNA ET PERCÉ (annexes A et B)			
Traitements des charges sociales	**1643976**	**1 497 134**	1 266 203
Assurances	**111 671**	**104 215**	106 432
Déplacements, formation et communications	**182 050**	**191 679**	169 979
Entretien et réparations	**13 025**	**37 498**	29 433
Fournitures, loyer et approvisionnements	**138 299**	**137 796**	157 772
Frais bancaires	**1 000**	**1127**	1 168
Frais de gestion	**96 450**	**96 450**	24 410
Publicité et promotion	**25 091**	**15 006**	41 512
Services professionnels	**145 660**	**317 578**	402 383
Amortissement des immobilisations corporelles	**40 000**	**26 448**	38 353
	2 397 222	**2 424 931**	2 237 645
EXCÉDENT DE L'EXERCICE (note 12)		**8 264**	5 922
EXCÉDENT CUMULÉ, début de l'exercice		**139 054**	133 132
EXCÉDENT CUMULÉ, fin de l'exercice	- $	**147 318** $	139 054 $

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

	2026	2025
Excédent de l'exercice	**8 264** $	5 922 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(34 712)**	(44 275)
Amortissement des immobilisations corporelles	**26 448**	38 353
	(8 264)	(5 922)
Variation des charges payées d'avance	**(3 452)**	48 750
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)	**(3 452)**	48 750
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE), DÉBUT DE L'EXERCICE	**24 769**	(23 981)
ACTIFS FINANCIERS NETS, FIN DE L'EXERCICE	**21 317** $	24 769 $

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE
Au 31 mars

	2026	2025
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	**254 403 $**	147 139 $
Comptes épargnes	**4 528 943**	10 221 843
Créances (note 3)	**324 743**	441 784
	5 108 089	10 810 766
PASSIF		
Dettes de fonctionnement (note 5)	**1 166 556**	809 222
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**3 920 216**	9 976 775
	5 086 772	10 785 997
ACTIFS FINANCIERS NETS	**21 317**	24 769
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 7)	**122 649**	114 385
Charges payées d'avance	**3 452**	-
	126 101	114 385
CAPITAL-ACTIONS (note 9)	**100**	100
EXCÉDENT CUMULÉ	**147 318 $**	139 054 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 10)

Pour le conseil d'administration :

Gerry Carter (Jun 23, 2026 10:49:48 EDT), administrateur/administratrice

Annie Fournier (Jun 23, 2026 11:59:11 EDT), administrateur/administratrice

SIGNATURE

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

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

	2026	2025
Excédent de l'exercice	**8 264** $	5 922 $
Élément sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**26 448**	38 353
	34 712	44 275
Variation des éléments hors caisse liés au fonctionnement :		
Créances	**117 041**	(232 480)
Charges payées d'avance	**(3 452)**	48 750
Dettes de fonctionnement	**357 334**	(768 098)
Avances provenant du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**(6 056 559)**	(8 941 432)
	(5 550 924)	(9 848 985)
ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(34 712)**	(44 275)
DIMINUTION DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**(5 585 636)**	(9 893 260)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, début de l'exercice	**10 368 982**	20 262 242
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE, fin de l'exercice	**4 783 346** $	10 368 982 $

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

Encaisse	**254 403** $	147 139 $
Comptes épargnes	**4 528 943**	10 221 843
	4 783 346 $	10 368 982 $

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

NOTES COMPLÉMENTAIRES
Au 31 mars 2026

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.

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 membres du personnel de la Société sont comptabilisées à titre de passif. La charge annuelle est comptabilisée selon les avantages gagnés par les membres du personnel 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.

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 périmétre 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

	2026	2025
Comptes clients	**281 697** $	335 713 $
Comptes clients au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**43 046**	106 071
	324 743 $	441 784 $

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

	2026	2025
Comptes fournisseurs	**395 500** $	174 141 $
Comptes à payer au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	**326 385**	313 954
Salaires à payer	**2 651**	91 934
Vacances à payer	**142 236**	118 868
Retenues sur contrats	**284104**	76 385
Sommes à remettre à l'État		
Taxes à payer	**15 680**	33 940
	1 166 556 $	809 222 $

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 membres du personnel.

Les cotisations de la Société, incluant le montant de compensation à verser au RRPE, imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 83 618 $. Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

7. **IMMOBILISATIONS** CORPORELLES

	2026				
	Solde, début de l'exercice	**Acquisitions**	**Dispositions**	**Amortisse-ment de l'exercice**	**Solde, fin de l'exercice**
Coût					
Améliorations locatives	**20 206** $	- $	- $	- $	**20 206** $
Equipement informatique	**103 630**	**7 977**			**111 607**
Mobilier de bureau	**64 599**				**64 599**
Portail de gestion maritime	**82443**	**26 735**			**109 178**
	270 878 $	**34 712** $	- $	- $	**305 590** $
Amortissement cumulé					
Améliorations locatives	**12183** $	- $	- $	**4 041** $	**16 224** $
Équipement informatique	**76 643**			**15 947**	**92 590**
Mobilier de bureau	**21 807**			**6460**	**28 267**
Portail de gestion maritime	**45 860**				**45 860**
	156 493 $	- $	- $	**26 448** $	**182 941** $
Valeur comptable nette					
Améliorations locatives	**8 023** $	- $	- $	**4 041** $	**3 982** $
Équipement informatique	**26 987**	**7 977**		**15 947**	**19 017**
Mobilier de bureau	**42 792**			**6460**	**36 332**
Portail de gestion maritime	**36 583**	**26 735**			**63 318**
VALEUR COMPTABLE NETTE	**114 385** $	**34 712** $	- $	26 448 $	122 649 $

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	Solde, début de l'exercice	Acquisitions	Dispositions	Amortisse-ment de l'exercice	Solde, fin de l'exercice
					2025
Coût					
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			82443
	226 603 $	44 275 $	- $	- $	270 878 $
Amortissement cumulé					
Améliorations locatives	8 141 $	- $	- $	4 042 $	12 183 $
Équipement informatique	56 292			20 351	76 643
Mobilier de bureau	15 348			6459	21 807
Portail de gestion maritime	38 359			7 501	45 860
	118 140 $	- $	- $	38 353 $	156 493 $
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			6459	42 792
Portail de gestion maritime	3 569	40 515		7 501	36 583
VALEUR COMPTABLE NETTE	108 463 $	**44** 275 $	- $	38 353 $	114 385 $

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.

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:

	2026	2025
Encaisse	**254 403** $	147 139 $
Comptes épargnes	**4 528 943** $	10 221 843 $
Créances	**324 743** $	441 784 $

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 2026, 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 au 31 mars 2026 se détaille comme suit: 143 148 $ non en souffrance (2025 - 302 377 $), 125 819 $ de 30 à 60 jours (2025 - 59 856 $), 5 816 $ de 60 à 90 jours (2025 - 50 196 $) et 49 960 $ de plus de 90 jours (2025 - 29 355 $).

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 3 920 216 $ 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.

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.

	2026	2025
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 47 842 $.

Le paiement minimum exigible au cours du prochain exercice est de 47 842 $.

11. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

La Société est apparentée avec toutes les entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumise 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'immobilisations 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, prolongée avec un avenant jusqu'au 31 mars 2027 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'immobilisations 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.

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 épargnes 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 307 073 $, via les comptes épargnes, lesquels ont été ajoutés aux avances 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

	2026		2025
	Budget	**Total**	Total
A- CHARGES PROJETS - MATANE, RIMOUSKI, GASPÉ ET GROS CACOUNA			
Traitements des charges sociales	**1 585 138** $	**1 428 391** $	1 256 203 $
Assurances	**103 171**	**96 039**	98 258
Déplacements, formation et communications	**177 050**	**182 235**	167 431
Entretien et réparations	**10 000**	**37 498**	29 433
Fournitures, loyer et approvisionnements	**138 299**	**136 522**	154 650
Frais bancaires	**1 000**	**1127**	1 168
Publicité et promotion	**25 091**	**15 006**	41 512
Services professionnels	**145 660**	**306 568**	399 654
Amortissement des immobilisations corporelles	**40 000**	**26 448**	38 353
	2 225 409 $	**2 229 834** $	2 186 662 $
B- CHARGES PROJET - PERCÉ			
Traitements des charges sociales	**58 838** $	**68 743** $	10 000 $
Assurances	**8 500**	**8176**	8 174
Déplacements, formation et communications	**5 000**	**9444**	2 548
Entretien et réparations	**3 025**		
Fournitures, loyer et approvisionnements		**1 274**	3 122
Frais de gestion	**96 450**	**96 450**	24 410
Services professionnels		**11 010**	2 729
	171 813 $	**195 097** $	50 983 $

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

SODES

Eddy Métivier

Igor Nérisson

CIMA +

Myriam Ouellette



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

Québec