



Atlantic
Pilotage
Authority

Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

910 – 2000, RUE BARRINGTON
HALIFAX (N.-É.) B3J 3K1

**Résumé du
Plan directeur
2008-2012**

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

CONSTITUTION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (« l'Administration »), entité juridique créée le 1^{er} février 1972 conformément à la *Loi sur le pilotage*, se compose d'un président et d'au plus six autres membres, tous nommés par le gouverneur en conseil.

L'Administration, qui est une société d'État selon la définition énoncée dans la *Loi sur la gestion des finances publiques*, figure à l'annexe III, partie I, de cette loi. L'Administration n'est pas un agent de la Couronne.

Le présent résumé est soumis conformément à l'article 125 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

MANDAT

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

MISSION

L'Administration remplira son mandat en fournissant les connaissances et l'expérience nécessaires, associées à la technologie appropriée, pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle utilisera au mieux toutes ses ressources afin d'atteindre les objectifs fixés d'une manière sûre et responsable sur le plan de l'environnement.

VISION

Continuer d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Ce faisant, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront et ce dans l'intérêt des divers ports/districts et des localités environnantes.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

GOUVERNEMENT DE L'ADMINISTRATION

La *Loi maritime du Canada* prévoit la nomination d'un président à temps partiel et d'un directeur général à temps plein (Annexe 2). Le directeur général est responsable devant le Conseil d'administration et, de par son rôle, il voit à l'application des normes établies et des connaissances nécessaires, et à l'accomplissement des tâches administratives quotidiennes requises. Une telle direction est conforme au gouvernement des sociétés.

La composition actuelle du Conseil – soit un président, deux pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public –, assure une excellente représentation reposant sur les connaissances, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Conseil de l'Administration est responsable de ses décisions devant le Ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil en nomme les membres qui répondent de leur gestion au gouvernement du Canada et au grand public. En vue de la nomination des deux représentants de l'industrie du transport maritime, des noms sont sollicités auprès de l'Association des armateurs canadiens et de la Fédération maritime du Canada; les noms sont ensuite présentés au Ministre des Transports pour sa considération.

L'Administration appuie sans réserve la composition du Conseil d'administration, de l'équipe de gestion et de son personnel. Grâce à un système aussi efficace, elle est d'avis qu'elle remplit son mandat et qu'elle répond aux exigences propres au bon gouvernement des sociétés.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

Résumé

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) demeure constamment vigilante pour lui permettre de demeurer un élément vital du transport maritime. Bien que l'équipement électronique moderne et les aides à la navigation aient changé la manière de piloter les navires en mer, faire appel à un pilote ayant une connaissance approfondie des environs et de solides compétences en manœuvres des navires demeure toujours aussi essentiel si l'on veut que les navires pénètrent en toute sécurité dans les ports et qu'ils puissent accoster de manière efficace. Les navires sont devenus plus imposants et plus complexes tandis que leurs équipages ont été réduits. Devant la très forte concurrence qui s'observe aujourd'hui, il faut de plus en plus que les navires circulent dans des conditions météorologiques plus difficiles que par le passé. Les pilotes jouent un rôle essentiel : ils contribuent à protéger l'environnement et les gens à bord des navires, de même qu'à l'entretien des installations portuaires. Un système de pilotage responsable et fiable joue un rôle important puisqu'il permet aux entreprises canadiennes de demeurer concurrentielles sur le marché mondial.

Une grande variété de navires, tous types et toutes dimensions confondus, font escale dans les ports de la région de l'Atlantique. Les excellents antécédents de sécurité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) en disent long sur le professionnalisme et le dévouement des pilotes de l'APA. L'Administration continue à mettre l'accent sur la réponse aux besoins des clients dans chaque port, et ce à un coût raisonnable tout en restant autonome sur le plan financier.

L'Administration a poursuivi son programme de remplacement des bateaux-pilotes au cours de 2007 et entend maintenir son engagement en ce sens durant la période visée par le présent Plan directeur. D'ici la fin de 2007, l'APA aura deux bateaux-pilotes identiques pour assurer un service de pilotage à la fine pointe à nos clients de la baie Placentia, à Terre-Neuve. Ces navires, l'*Avalon Pilot* et l'*Atlantic Pilot*, permettront d'assurer de manière fiable et sûre le transfert des pilotes, et ce pour de nombreuses années à venir. La construction des navires est de classe Lloyds et on croit qu'ils sont les premiers bateaux-pilotes en Amérique du Nord à être construits selon cette norme rigoureuse. Les navires sont renforcés pour la glace et comportent un équipement électronique des plus modernes et de nombreuses caractéristiques de sécurité.

Trois des autres bateaux-pilotes de l'APA ont plus de quarante ans de service et un autre en a plus de trente. Deux de ces bateaux sont actuellement à Halifax et le troisième servira à Saint John en 2008. Bien que les bateaux soient entretenus selon des normes élevées, ils arrivent à un point où il n'est plus possible de compter sur eux comme bateau-pilote principal dans un grand port. L'APA a entrepris les démarches pour la conception d'un bateau qui serait acceptable aux yeux des pilotes d'Halifax et de Saint John, et on verrait ensuite à faire construire un navire-jumeau qui servira dans l'un de ces deux ports. Posséder des navires identiques présentent de nombreux avantages, y compris les économies aux chapitres des plans de construction et de l'acquisition des pièces de rechange, et les économies éventuelles au chantier naval liées au fait

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

de commander en même temps les deux bateaux. La conception devrait être terminée en 2008, la construction commencera en 2009 et le bateau devrait être prêt en 2010. Ces projets figurent dans nos prévisions.

L'Administration enregistrera un léger profit en 2007 et elle devra augmenter les tarifs dans 11 de ses 16 ports en 2008 pour obtenir un taux de rendement raisonnable et pour minimiser l'interfinancement des ports. Les recettes tirées du pilotage devraient augmenter de 9,6 p. 100 en 2008 grâce à un accroissement de la base du revenu (1,5 p. 100) et grâce à ces augmentations tarifaires (8,1 p. 100); le taux de rendement global prévu devant être de 5,1 p. 100. L'APA a mené de nombreuses consultations auprès des intéressés et de l'industrie du transport maritime sur des questions liées aux finances et aux opérations. En ce qui concerne les augmentations tarifaires proposées, l'Administration a consulté les comités portuaires, les administrations portuaires et les intéressés des ports visés, de même que la Fédération maritime du Canada. Les clients de la Fédération maritime (des entreprises canadiennes qui possèdent ou exploitent quelque 300 compagnies de navigation de par le monde ou agissent à titre d'agent de ces compagnies) représentent de 75 à 80 p. 100 de notre activité de pilotage et de nos recettes.

L'APA a entrepris les démarches nécessaires pour modifier son règlement en vue de créer deux nouvelles zones de pilotage obligatoire, l'une dans la rivière Ste-Croix au Nouveau-Brunswick et l'autre dans la région de Voisey's Bay au Labrador. Ces deux régions ont fait l'objet d'examens selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP), examens qui ont été terminés en 2006. Le pilotage obligatoire devrait entrer en vigueur à Voisey's Bay vers la fin de 2007 ou au début de 2008. Dans le cas de la rivière Ste-Croix, le pilotage obligatoire a été reporté pour des raisons liées aux eaux internationales entre le Canada et les États-Unis, et le moment de l'entrée en vigueur du nouveau règlement reste encore incertain. Compte tenu du trafic maritime restreint dans ces zones, on ne s'attend pas à ce que ni l'une ni l'autre ait de répercussions importantes pour l'Administration, tant sur le plan des opérations que sur celui des finances. L'Administration n'aura pas de pilotes employés dans ces zones et n'y assurera pas de service de bateau-pilote. Compte tenu de l'incertitude concernant le volume de trafic dans ces zones et de l'impact global minimal pour l'APA, nos prévisions n'ont pas tenu compte de ces zones.

La convention collective entre l'APA et la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) (représentant les pilotes) a été réglée par un arbitre tard en 2006. Le présent plan contient des prévisions raisonnables qui tiennent compte de l'augmentation des salaires des pilotes. Des charges abonnées sont également prévues en 2007 et pour les années subséquentes pour les employés représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada (affectateurs et matelots de pont). Ce contrat a expiré à la fin de 2006 et l'APA tente d'entamer les négociations. La convention collective entre l'APA et la GMMC qui représente les capitaines de vedette expirera au milieu de 2008. Nous déploierons tous les efforts nécessaires pour parvenir le plus rapidement possible à un règlement négocié.

En 2007, le Bureau du Vérificateur général (BVG) a effectué un examen spécial de cinq ans de l'APA. Les résultats de l'examen ont été présentés dans un rapport au Conseil d'administration

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

en juin 2007 et le rapport ne faisait état d'aucun problème important. Le BVG a fait plusieurs recommandations et l'équipe de gestion et le Conseil de l'APA sont résolus à donner suite à ces recommandations.

L'APA a été la première administration de pilotage au Canada à effectuer des vérifications internes. À l'origine, ces vérifications ont porté sur des contrôles internes. Les vérificateurs internes, une grande firme comptable, sont en train d'aider l'APA à élaborer un modèle d'évaluation du risque qui pourrait s'appliquer à tous les secteurs des opérations. La recommandation concernant un modèle d'évaluation du risque émanait de l'examen spécial effectué par le BVG.

En 2007, le Conseil d'administration et l'équipe de gestion de l'APA ont entrepris un processus d'élaboration de plan d'orientation qui permettra une planification à plus long terme que ce que fournit à l'heure actuelle le processus de préparation du plan directeur. Le plan d'orientation est conçu pour englober une planification sur 15 ans, ce qui permet aux gestionnaires et aux directeurs de se concentrer sur une plus longue période d'activité. Bien que le plan d'orientation ne soit pas encore terminé, les principes fondamentaux retenus jusqu'à maintenant ont été intégrés au présent Plan directeur.

Le Conseil d'administration de l'APA a continué à remplir son mandat qui consiste à bien gouverner l'Administration. Des sous-comités, dont ceux de la vérification, de la MGRP et des bateaux-pilotes, sont très actifs et leurs recommandations utiles aident l'équipe de gestion et les membres du Conseil d'administration à prendre des décisions éclairées en ce qui concerne l'orientation et les décisions stratégiques. Le comité du Gouvernement de l'Administration est en train d'examiner la structure des comités pour déterminer si des améliorations ne pourraient pas être apportées.

Le Conseil d'administration a défini des orientations stratégiques dans les secteurs suivants :

- Gouvernement de l'Administration
- Qualité du service
- Protection de l'environnement
- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines
- Mise en œuvre des recommandations de l'OTC

C'est en portant une attention soutenue à ces éléments stratégiques que l'Administration peut soutenir et maintenir un service de pilotage essentiel dans la région de l'Atlantique.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS

Depuis sa fondation en 1972, l'Administration exploite, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage maritime dans les eaux canadiennes baignant les quatre provinces de l'Atlantique et certaines eaux de la baie des Chaleurs. C'est la seule raison d'être de l'Administration.

L'Administration fournit aux navires qui pénètrent dans les ports canadiens de l'Atlantique des pilotes brevetés pour assurer le mieux possible la sécurité des navires pendant qu'ils manœuvrent dans une zone de pilotage. L'Administration soumet également les gens de mer qualifiés à un examen et remet aux candidats qui ont réussi un certificat de pilotage qui leur permet de manœuvrer leurs navires dans les zones de pilotage obligatoire désignées sans avoir à bord un pilote breveté. L'Administration organise ses activités par zone géographique et elle a déterminé seize zones où le pilotage est obligatoire; deux autres zones viendront bientôt s'ajouter à ce nombre. L'Administration s'efforce aussi d'assurer, sur demande, des services de pilotage dans d'autres zones où le pilotage est facultatif. Un pilote peut être soit un employé de l'Administration, soit un entrepreneur, soit un membre d'une entreprise offrant à contrat des services de pilotage à l'Administration. Par ailleurs, l'Administration est le propriétaire-exploitant du service de bateau-pilote ou peut avoir conclu un marché pour ces services. Les recettes et les frais d'exploitation liés à la prestation du service de pilotage sont décomposés par port et par zone, et pour l'ensemble de la région.

La demande des services de pilotage de l'Administration est en grande partie déterminée par l'industrie du transport maritime. L'Administration ne peut pas vraiment influencer sur la demande. Elle mesure son rendement selon le degré de sécurité et d'efficacité de son service de pilotage et l'atteinte de l'autonomie financière.

De plus, sa réussite se mesure à la lumière de la souplesse avec laquelle elle s'adapte aux conditions changeantes du marché mondial, à la création de nouvelles entreprises commerciales et aux tendances qui se manifestent dans l'industrie du transport maritime. Cette dernière est elle-même tributaire d'une demande dérivée. L'Administration n'incite pas les navires à venir dans la région de l'Atlantique; elle répond simplement à la demande résultant de nombreux facteurs.

L'Administration, dont les activités sont centrées dans le secteur du transport maritime, n'a pas de concurrents dans les zones de pilotage obligatoire. Quant aux propositions de rajustements des tarifs, l'Administration peut se heurter à une opposition soutenue de la part de tierces parties qui, en vertu de la Loi sur le pilotage, font appel auprès de l'Office des transports du Canada (O.T.C.). Dans le cas d'un appel, l'O.T.C. doit faire une enquête sur les propositions de rajustements des tarifs de l'Administration et formuler des recommandations à l'Administration. En vertu de la Loi sur le pilotage, l'O.T.C. doit déposer un exemplaire des recommandations auprès du ministre des Transports. L'Administration n'a pas d'autre choix que de se conformer à ces recommandations.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

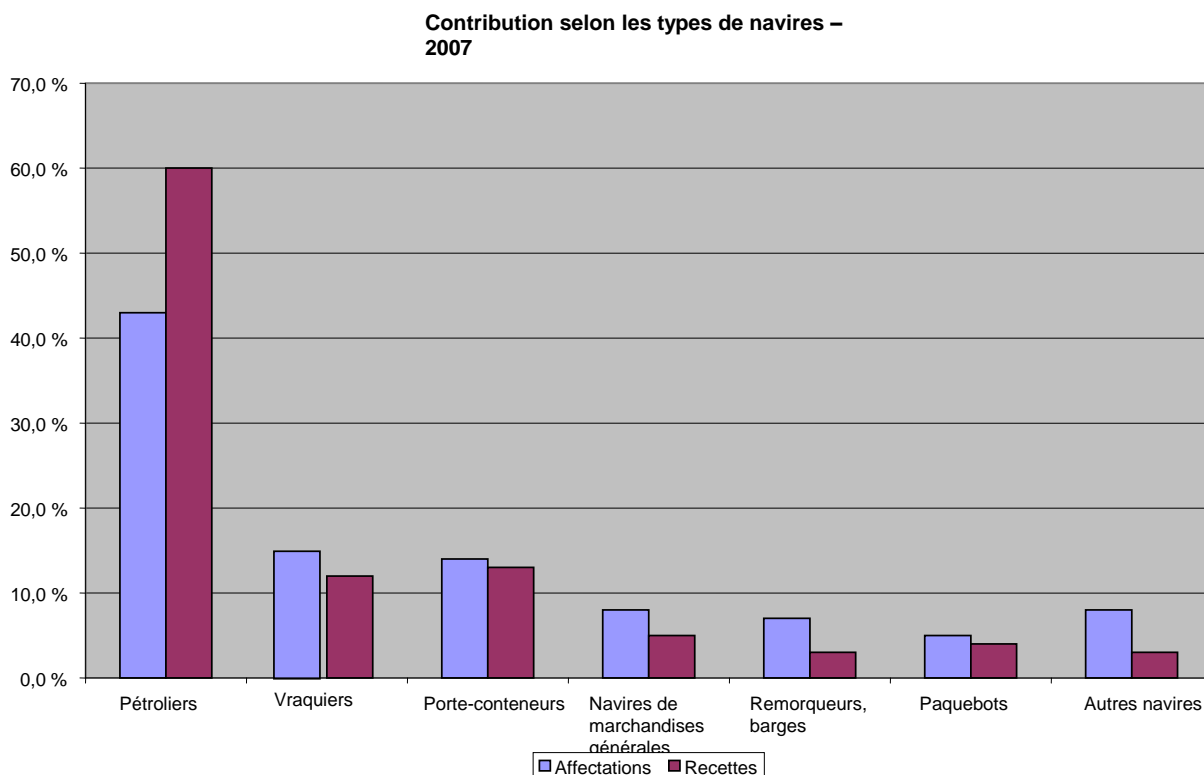
L'Administration assure un service de pilotage dans 16 zones de pilotage obligatoire : Halifax, Sydney, Bras d'Or, Canso et Pugwash en Nouvelle-Écosse; Saint John, Miramichi et Restigouche au Nouveau-Brunswick; St. John's, Holyrood, baie Placentia, Humber Arm, Stephenville et la baie des Exploits à Terre-Neuve-et-Labrador; Charlottetown et le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard. Le service de pilotage est assuré sur demande dans de nombreux ports où le pilotage n'est pas obligatoire. Le nombre total d'affectations en 2008 devrait être de 9 799.

On s'attend à ce que les approches de Voisey's Bay au Labrador deviennent zone de pilotage obligatoire à la fin de 2007 ou au début de 2008, et que la rivière Ste-Croix au Nouveau-Brunswick le devienne dans le courant de 2008, mais ces deux zones ne font pas partie de nos prévisions. Aucune de ces zones ne disposera de pilotes salariés de l'APA ou de bateaux-pilotes de l'APA, et leur degré d'activité ne devrait pas avoir d'impact important sur les recettes.

L'industrie pétrolière représente environ 43 p. 100 de l'ensemble des affectations de l'APA et fournit 60 p. 100 de l'ensemble des recettes, selon les tendances actuelles. Les paquebots de croisières, même s'ils sont une composante plus remarquée de l'industrie, représentent environ 5 p. 100 des affectations et 4 p. 100 des recettes. Le tableau suivant montre la contribution globale des différents secteurs.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

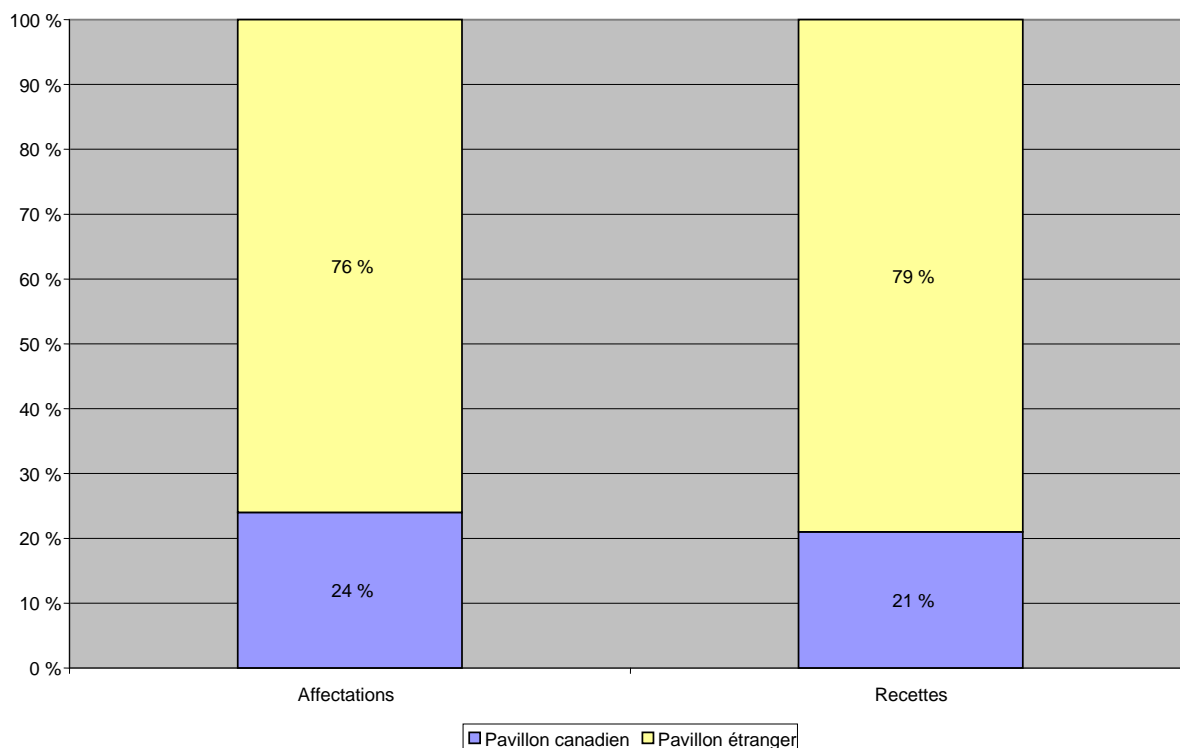


Les navires battant pavillon étranger représentent l'essentiel des affaires de l'Administration. La tendance actuelle veut que les navires étrangers représentent environ 76 p. 100 des affectations et environ 79 p. 100 des recettes. Le tableau ci-dessous montre la contribution des navires battant pavillon étranger et des navires battant pavillon canadien au nombre d'affectations et aux recettes.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

Origine des navires en 2007 et leur contribution aux recettes



AFFECTATION

L'Administration assure des services d'affectation à l'échelle de la région à partir d'un centre d'affectation situé à son siège social. Le service d'affectation fournit des renseignements importants et une valeur ajoutée aux pilotes, aux clients, aux administrations portuaires et aux gestionnaires par le truchement de pages Web à accès contrôlé créées pour chaque groupe. Les pages Web sont continuellement mises à jour à partir du système de facturation et d'affectation de l'Administration à mesure que l'affectateur saisit des données. Les clients et les pilotes peuvent communiquer avec le service des affectations par téléphone, courriel, télécopieur, radio VHF et télex. À mesure que le service se développe, il continue de faire augmenter l'efficacité des opérations de l'Administration tout en apportant aux clients et aux employés une valeur ajoutée. En 2007, l'Administration est en train de développer une nouvelle version du logiciel d'affectation, ce qui devrait représenter une valeur ajoutée encore plus grande pour nos clients, nos affectateurs et la direction. L'APA est aussi en train de développer la capacité de suivre les mouvements des navires dans les grands ports et leurs approches au moyen d'un programme

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

informatique qui fait appel au Système d'identification automatique (SIA). Tous les navires commerciaux doivent disposer d'un SIA et l'APA a aussi installé des émetteurs-récepteurs sur ses bateaux-pilotes.

CONTRATS DE SERVICE DE BATEAU-PILOTE

L'APA assure ses services de pilotage selon trois modèles d'exploitation. Dans la plupart des ports, un entrepreneur fournit à la fois le bateau et l'équipage. Dans deux des grands ports, Halifax et Saint John, l'Administration possède et exploite des bateaux-pilotes et les membres d'équipage sont des employés de l'APA. Dans la baie Placentia et à Sydney, l'Administration est propriétaire des bateaux et une entreprise locale fournit l'équipage.

L'Administration préfère que tous les services de bateaux-pilotes soient facturés au voyage pour éviter les situations où un montant annuel garanti n'a aucun rapport avec le nombre d'affectations ni le revenu généré dans un port donné. Ce principe est respecté sauf dans quelques cas d'exception où l'on veut tenir compte d'une question particulière dans un port donné.

Les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes sont ceux engagés par l'Administration dans l'exploitation de ses propres navires, ceux versés à des entrepreneurs afin d'assurer un service de bateau-pilote et les droits versés de façon ponctuelle à des entrepreneurs locaux dans des petits ports au pilotage non obligatoire où il n'est pas rentable d'établir un contrat formel de service de bateau-pilote. L'Administration s'efforce d'utiliser ses propres navires de la manière la plus efficiente possible et de contrôler les dépenses là où il est possible de le faire. Les coûts d'exploitation dans les ports où un entrepreneur privé assure le service varieront en fonction du volume du trafic dans ces ports.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

État des ressources humaines 2005-2012

	Chiffres réels	Chiffres réels	Perspec- tives	BUDGET	----- PLAN-----			
	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
ADMINISTRATION								
Cadres supérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3
Soutien	7	7	7	7	7	7	7	7
	10	10	10	10	10	10	10	10
EXPLOITATION								
Pilotes	44	45	47	46	46	46	46	46
Équipages des bateaux-pilotes	13	13	13	15	15	15	15	15
Affectateurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	10	10	9	9	9	9	9	9
	73	74	75	76	76	76	76	76
Total des ressources humaines	83	84	85	86	86	86	86	86

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

ÉTAT DES RÉSULTATS
 POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
 (en milliers de dollars)

	Chiffres réels	Perspectives	Budget	PLAN			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
RECETTES							
Droits de pilotage	14 627 \$	16 969 \$	18 617 \$	20 100 \$	21 133 \$	21 344 \$	21 771 \$
Intérêts et autres recettes	167	115	71	73	73	74	75
TOTAL DES RECETTES	14 794	17 084	18 688	20 173	21 206	21 418	21 846
DÉPENSES							
Rémunération, salaires et avantages des pilotes	7 774	8 426	8 507	8 934	9 202	9 478	9 762
Bateaux-pilotes	4 639	4 538	4 943	5 151	5 350	5 457	5 566
Salaires et avantages du personnel	1 337	1 392	1 460	1 525	1 587	1 650	1 716
Transport	590	685	697	713	727	742	757
Services professionnels et spéciaux	420	389	452	465	479	489	499
Formation	166	260	225	250	250	255	260
Loyers	200	223	254	253	256	261	266
Communications	132	114	119	122	125	128	131
Services publics, matériel, fournitures	234	287	302	311	320	326	333
Amortissement	275	493	570	551	787	803	819
Frais de financement		80	218	338	459	436	414
TOTAL DES DÉPENSES	15 767	16 887	17 747	18 613	19 542	20 025	20 523
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE) D'EXPLOITATION AVANT POSTE EXTRAORDINAIRE	(973)	197	941	1 560	1 664	1 393	1 323
Poste extraordinaire -- Gain sur disposition	238						
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(735) \$	197 \$	941 \$	1 560 \$	1 664 \$	1 393 \$	1 323 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

BILAN

POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres	Perspectives	BUDGET	PLAN			
	réels			2007	2008	2009	2010
	2006		2008	2009	2010	2011	2012
ACTIF							
À court terme							
Encaisse/Placements à court terme	1 888	\$ 1 834	\$ 3 205	\$ 3 181	\$ 1 841	\$ 2 297	\$ 3 021
Comptes débiteurs	2 016	2 122	2 212	2 200	2 175	2 250	2 300
Charges payées d'avance	50	45	45	43	45	47	50
	<u>3 954</u>	<u>4 001</u>	<u>5 462</u>	<u>5 424</u>	<u>4 061</u>	<u>4 594</u>	<u>5 371</u>
Investissements distincts	956	783	377	2 000	3 000	4 000	5 000
Immobilisations							
au coût du capital	7 136	11 734	12 534	15 204	17 874	18 174	18 174
Moins amortissement accumulé	3 423	3 916	4 486	5 037	5 824	6 627	7 446
	<u>3 713</u>	<u>7 818</u>	<u>8 047</u>	<u>10 167</u>	<u>12 050</u>	<u>11 547</u>	<u>10 728</u>
	8 623	\$ 12 602	\$ 13 887	\$ 17 591	\$ 19 111	\$ 20 141	\$ 21 099
PASSIF							
À court terme							
Comptes créditeurs	2 586	\$ 1 924	\$ 1 931	\$ 1 750	\$ 1 700	\$ 1 700	\$ 1 700
Prestations de cessation	66	-	40	55	15	40	50
	<u>2 652</u>						
À long terme							
Prestations de cessation	994	1 038	1 047	1 068	1 128	1 108	1 113
Prêt pour immobilisations	-	4 466	4 260	6 043	5 735	5 415	5 083
Produit constaté d'avance :							
Fonds de construction des bateaux-pilotes	-	-	494	1 000	1 194	1 146	1 098
	<u>994</u>	<u>5 504</u>	<u>5 801</u>	<u>8 111</u>	<u>8 057</u>	<u>7 669</u>	<u>7 294</u>
TOTAL DU PASSIF	3 646	7 428	7 772	9 916	9 772	9 409	9 044
Capital d'apport et droit sur actif							
Capital d'apport	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305
Actif (déficit)	2 672	2 869	3 810	5 370	7 034	8 427	9 750
	<u>4 977</u>	<u>5 174</u>	<u>6 115</u>	<u>7 675</u>	<u>9 339</u>	<u>10 732</u>	<u>12 055</u>
	8 623	\$ 12 602	\$ 13 887	\$ 17 591	\$ 19 111	\$ 20 141	\$ 21 099

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE
 POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE
 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres	Perspectives	Budget	PLAN			
	réels 2006			2007	2008	2009	2010
<u>FONCTIONNEMENT</u>							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net (perte nette) pour l'année	(735) \$	197 \$	941 \$	1 560 \$	1 664 \$	1 393 \$	1 323 \$
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	275	493	570	551	787	803	819
Amortissement - Produit constaté d'avance	-	-	-	-	-	(48)	(48)
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi -- Indemnités de départ	139	128	132	136	120	130	135
	<u>(321)</u>	<u>818</u>	<u>1 643</u>	<u>2 247</u>	<u>2 571</u>	<u>2 278</u>	<u>2 229</u>
Remboursement des emprunts		(34)	(206)	(217)	(308)	(320)	(332)
Encaisse -- fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	1 140	(763)	(83)	(167)	(27)	(77)	(53)
Versement de prestations de cessation d'emploi	(4)	(150)	(83)	(100)	(100)	(125)	(120)
	<u>815</u>	<u>(129)</u>	<u>1 271</u>	<u>1 763</u>	<u>2 136</u>	<u>1 756</u>	<u>1 724</u>
<u>FINANCEMENT</u>							
Encaisse -- activités de financement	-	4,500	-	2 000	-	-	-
Produit constaté d'avance :							
Fonds de construction des bateaux-pilotes	-	-	494	506	194	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>494</u>	<u>506</u>	<u>194</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>INVESTISSEMENT</u>							
(Hausse) diminution des placements	315	173	406	(1 623)	(1 000)	(1 000)	(1 000)
Ajouts nets -- immobilisations	(2 094)	(4 598)	(800)	(2 670)	(2 670)	(300)	-
Disposition -- immobilisations	1 798	-	-	-	-	-	-
Encaisse consacré aux activités d'investissement	<u>19</u>	<u>(4 425)</u>	<u>(394)</u>	<u>(4 293)</u>	<u>(3 670)</u>	<u>(1 300)</u>	<u>(1 000)</u>
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	834	(54)	1 371	(24)	(1 340)	456	724
Encaisse au début de l'année	<u>1 054</u>	<u>1 888</u>	<u>1 834</u>	<u>3 205</u>	<u>3 181</u>	<u>1 841</u>	<u>2 297</u>
Encaisse et investissements en fin d'année	1 888 \$	1 834 \$	3 205 \$	3 181 \$	1 841 \$	2 297 \$	3 021 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2008-2012

COMPARAISON DES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	BUDGET <u>2006</u>	CHIFFRES RÉELS <u>2006</u>	BUDGET <u>2007</u>	PERSPEC- TIVES <u>2007</u>	BUDGET <u>2008</u>
BATEAUX-PILOTES					
Construction ou achat d'un nouveau bateau	2 500	1 853	3 585	4 347	315
Remise en état	50	50	75	-	100
Équipement	100	104	75	10	300
ACQUISITION DU QUAI OU REMISE EN ÉTAT	-	19	-	-	-
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	25	-	25	20	-
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	10	-	10	35	10
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	25	28	25	24	25
LOGICIELS	25	41	75	162	50
TOTAL	<u>2 735 \$</u>	<u>2 095 \$</u>	<u>3 870 \$</u>	<u>4 598 \$</u>	<u>800 \$</u>