



Atlantic
Pilotage
Authority

Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

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

Résumé du Plan directeur 2009-2013

Canada

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

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 2009-2013

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 2009-2013

Résumé

Contexte

Historiquement et jusqu'à ce jour, les lignes de côtes et les eaux du Canada atlantique ont défini le caractère et le développement de la région. Comme par le passé, les pilotes continuent à jouer un rôle déterminant dans ce développement.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) fournit un service utile et nécessaire à la communauté marine du Canada atlantique. Les pilotes hautement qualifiés de l'APA jouent un rôle essentiel : ils contribuent à la protection de l'environnement et des gens à bord des navires, de même qu'à la conservation et à la promotion du bien-être économique des ports du Canada atlantique.

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. 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.

Budget de fonctionnement

Pour une quatrième année consécutive, l'Administration sera en position déficitaire en 2008, principalement en raison d'un important déclin des recettes à la baie Placentia. Le Conseil d'administration et l'équipe de gestion sont très préoccupés par la situation financière et ont adopté les mesures nécessaires pour la rectifier. L'état des résultats suivant indique les données réelles pour 2007, le budget 2008 et les prévisions pour 2009-2013.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

ÉTAT DES RÉSULTATS							
	Chiffres réels 2007	Perspectives 2008	BUDGET 2009	2010	PLAN		
					2011	2012	2013
TOTAL DES RECETTES	16 864	17 630	21 135	22 170	23 127	23 776	24 444
TOTAL DES DÉPENSES	17 540	18 555	19 303	20 140	20 919	21 430	21 957
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(676)	(925)	1 832	2 030	2 208	2 346	2 487

L'Administration a examiné ses dépenses avec les clients dans chacun des grands ports pour déterminer s'il serait possible de réaliser des économies en réduisant le nombre ou la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Selon les clients, le service est primordial et ils ont demandé de ne pas le restreindre. Par conséquent, pour atteindre l'autosuffisance, l'APA n'a d'autre option que d'augmenter le flux de rentrées.

Pour accroître les recettes, l'APA a étudié la structure tarifaire en vue d'éliminer les anomalies et de rendre la tarification juste pour les clients. Il a fallu pour ce faire harmoniser les frais imposés pour les déplacements des navires, s'assurer que les tarifs de base couvraient l'exploitation des bateaux-pilotes dans chaque région et veiller à ce qu'un tarif minimal soit en place pour les zones qui ont des pilotes salariés. Cet examen entraînera des modifications tarifaires dans 13 de ses 17 ports en 2009 en vue de revenir à un taux de rendement raisonnable et de minimiser l'interfinancement des ports. Ces modifications donneront lieu à une augmentation générale des recettes tirées du pilotage de 18,5 p. 100 en 2009 qui pourrait permettre d'atteindre un taux de rendement sur les recettes de 6,8 p. 100.

Durant l'année, 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, la Fédération maritime du Canada de même que l'Association des armateurs canadiens. Les clients représentés par 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) comptent pour 75 à 80 p. 100 de notre activité de pilotage et de nos recettes.

The Authority is seeking approval for the continuation of the \$1.5 million operating line of credit for 2009.

Budget d'immobilisations

L'Administration a limité les dépenses de son budget d'immobilisations en raison des répercussions financières des pertes des quatre dernières années. Le budget d'immobilisations de 2009 est le budget le moins élevé depuis 2002. Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a absorbé la plupart des dépenses en capital des derniers temps. Ce programme sera maintenu, mais son rythme sera réduit. Le plan ne prévoit aucun emprunt en capital pour 2009. Trois des bateaux-pilotes de l'APA ont plus de 40 ans de service et un en a plus de 30. Deux de ces

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

bateaux sont actuellement basés à Halifax, alors que les deux autres seront utilisés à Saint John en 2009. 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 bateaux-pilotes principaux dans un grand port. C'est ce qui explique la mise sur pied, il y a quelques années, du programme de remplacement des bateaux-pilotes.

Le programme de remplacement des bateaux-pilotes a permis la construction de deux navires pour la région de la baie Placentia en 2007, résultat de nombreuses années de travaux préparatoires. Le programme a été poursuivi dans l'optique de fournir de nouveaux bateaux pour Saint John, N.-B., et Halifax, N.-É., d'ici 2010 et 2011. Pour atteindre ce but, l'APA a tenu de nombreuses discussions pour déterminer, en 2008, les exigences pour ces navires. Elle a l'intention de terminer la conception détaillée en 2009. Il s'agira de navires jumeaux, mais leur conception différera de celle des deux nouveaux bateaux construits en 2007 pour la région de baie Placentia, T.-N.-L. Les bateaux de la baie Placentia sont renforcés pour la glace et sont plus gros et plus lourds que ceux requis aux deux autres ports. Toutefois, les deux nouveaux navires seront tout aussi efficaces que ceux de la baie Placentia pour ce qui est de la manoeuvrabilité et représenteront des plateformes modernes fiables pour les pilotes de Saint John et Halifax. Ils seront dotés de l'équipement électronique et des dispositifs de sécurité les plus modernes. Posséder des navires identiques présente de nombreux avantages, y compris des économies aux chapitres des plans de construction et de l'acquisition des pièces de rechange et des économies éventuelles liées au fait de commander en même temps les deux bateaux au chantier naval. Ces projets figurent dans nos prévisions. Voir l'Annexe B pour plus d'information sur les bateaux-pilotes.

Nouvelles zones de pilotage obligatoire

En 2008, l'APA a créé une nouvelles zone de pilotage obligatoire dans la région de Voisey's Bay, T.-N.-L. L'activité dans cette zone a été incluse à nos prévisions. La décision de rendre cette zone obligatoire a été prise à la suite d'un examen mené selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP), terminé en 2006.

Un examen selon la MGRP a aussi été effectué en 2006 pour les approches de la rivière Ste-Croix, N.-B. Après avoir étudié les résultats de cet examen, le Conseil a décidé d'en faire une zone de pilotage obligatoire. Les démarches nécessaires pour modifier le règlement en vue de créer la nouvelle zone de pilotage obligatoire ont été initiées, mais un accord international sera nécessaire en raison du caractère international des eaux. Cette situation a été présentée à la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada aux fins d'assistance. Compte tenu du trafic maritime restreint dans cette zone, on ne s'attend pas à d'importantes répercussions pour l'Administration, tant sur le plan des opérations que sur celui des finances. L'Administration n'aura pas de pilotes salariés dans cette zone et n'y assurera pas de service de bateau-pilote. Compte tenu de l'incertitude quant au moment des modifications au règlement et de l'impact global minimal pour l'APA, nos prévisions n'ont pas tenu compte de cette zone.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

Gouvernance

L'APA a été la première administration de pilotage au Canada à effectuer des vérifications internes. En 2008, les vérificateurs internes ont aidé 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 et présenté au Conseil en 2007. Les vérificateurs internes effectuent aussi un examen des contrôles internes et rendront compte de leurs conclusions au Comité de vérification avant la fin de 2008.

Le Conseil d'administration et l'équipe de gestion de l'APA ont poursuivi le processus d'élaboration du plan d'orientation débuté en 2007. Ce processus, examiné et mis à jour chaque année, permettra une planification à plus long terme. Les principes fondamentaux du plan d'orientation ont été intégrés au présent Plan directeur.

Le Conseil d'administration de l'APA continue à remplir son mandat qui consiste à bien gouverner l'Administration. En 2008, le comité du Gouvernement de l'Administration a effectué un examen de la structure des comités et a recommandé au Conseil une nouvelle structure et des lignes directrices. Cette recommandation a été acceptée et a entraîné la création d'un comité exécutif et du comité des finances, de l'administration et de la planification (FAP) et la clarification des mandats et des rôles des autres comités. Les comités comme ceux de la FAP, 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 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 2009-2013

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

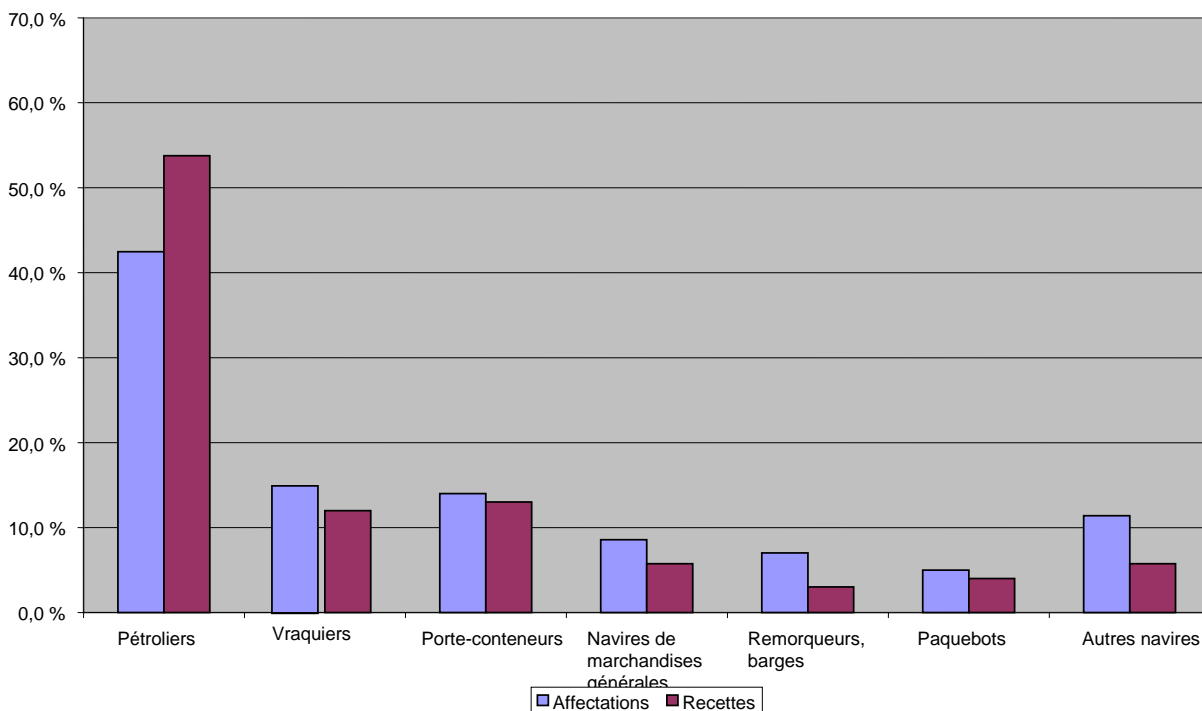
Résumé du Plan directeur 2009-2013

RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

L'Administration assure un service de pilotage dans 17 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, baie des Exploits et Voisey's Bay 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 est facultatif. Le nombre total d'affectations en 2008 devrait être de 9 515. Les approches de Voisey's Bay au Labrador sont devenues une zone de pilotage obligatoire en 2008, et l'on s'attend à ce que les approches de la rivière Ste-Croix le deviennent au cours de 2009. La rivière Ste-Croix ne fait pas partie de nos prévisions et ne disposera pas de pilotes salariés de l'APA ou de bateaux-pilotes de l'APA, et son degré d'activité ne devrait pas avoir d'impact important sur les recettes.

L'industrie pétrolière représente environ 41 p. 100 de l'ensemble des affectations de l'APA et fournit 55 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 5 p. 100 des recettes. Le tableau suivant montre la contribution globale des différents secteurs.

Contribution selon les types de navires –
2008

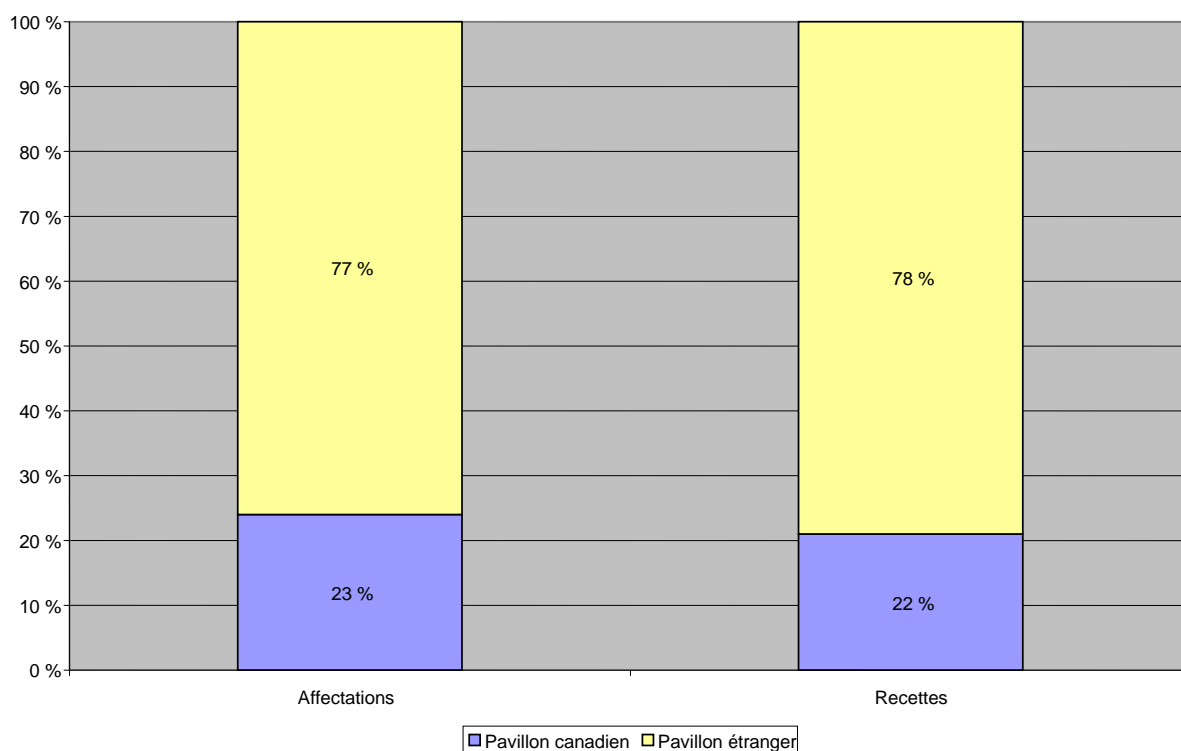


Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

Les navires battant pavillon étranger représentent l'essentiel des affaires de l'Administration. Cette réalité s'illustre de manière encore plus marquée avec l'exemption accordée aux navires ravitailleurs en mer, dont la grande majorité sont des navires battant pavillon canadien. La tendance actuelle veut que les navires étrangers représentent environ 77 p. 100 des affectations et environ 78 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.

Origine des navires en 2008 et leur contribution aux recettes



Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

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 coût total du service en 2009 sera d'environ 576 000 \$ et ce montant figure au budget. 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 2008, 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 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. Veuillez consulter l'Annexe B pour plus d'information sur les bateaux-pilotes qui appartiennent à l'APA.

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 2009-2013

État des ressources humaines 2006-2013

	Chiffres réels	Chiffres réels	Perspec- tives	BUDGET	----- PLAN -----			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
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	45	48	44	44	44	44	44	44
Équipages des bateaux-pilotes	13	13	15	15	15	15	15	15
Affectateurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	10	9	13	13	13	13	13	13
	74	76	78	78	78	78	78	78
Total des ressources humaines	84	86	88	88	88	88	88	88

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

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

	Chiffres réels	Perspectives	Budget	PLAN			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
RECETTES							
Droits de pilotage	16 708 \$	17 374 \$	20 697 \$	21 872 \$	22 758 \$	23 441 \$	24 144 \$
Nouvelle surcharge – bateaux-pilotes	-	174	376	184	188	95	-
Intérêts et autres recettes	156	82	62	114	181	240	300
TOTAL DES RECETTES	16 864	17 630	21 135	22 170	23 127	23 776	24 444
DÉPENSES							
Rémunération, salaires et avantages des pilotes	8 709	8 547	8 918	9 148	9 337	9 617	9 906
Bateaux-pilotes	4 893	5 586	5 960	6 140	6 328	6 455	6 584
Salaires et avantages du personnel	1 465	1 558	1 577	1 644	1 712	1 780	1 851
Transport	712	720	701	716	732	747	762
Services professionnels et spéciaux	354	423	528	543	559	570	581
Formation	286	235	125	175	200	204	208
Loyers	222	256	275	279	286	292	298
Communications	134	126	129	132	135	138	141
Services publics, matériel, fournitures	294	293	293	301	310	316	322
Amortissement	390	593	584	700	815	831	848
Frais de financement	81	218	213	362	505	480	456
TOTAL DES DÉPENSES	17 540	18 555	19 303	20 140	20 919	21 430	21 957
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(676) \$	(925) \$	1 832 \$	2 030 \$	2 208 \$	2 346 \$	2 487 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

BILAN

POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres	Perspectives	BUDGET	PLAN			
	réels			2008	2009	2010	2011
	2007						
ACTIF							
À court terme							
Encaisse/Placements à court terme	248 \$	(349) \$	1 960 \$	2 125 \$	2 022 \$	2 088 \$	2 353 \$
Comptes débiteurs	2 034	2 342	2 212	2 425	2 500	2 530	2 600
Charges payées d'avance	81	83	85	75	70	80	80
Autre actif	55	-	-	-	-	-	-
	<u>2 418</u>	<u>2 076</u>	<u>4 257</u>	<u>4 625</u>	<u>4 592</u>	<u>4 698</u>	<u>5 033</u>
Investissements distincts	803	410	86	1 784	4 090	6 365	8 605
Immobilisations							
Au coût du capital	11 771	12 264	12 715	15 965	19 215	19 715	20 065
Moins amortissement accumulé	3 755	4 348	4 932	5 632	6 447	7 278	8 126
	<u>8 016</u>	<u>7 916</u>	<u>7 783</u>	<u>10 333</u>	<u>12 768</u>	<u>12 437</u>	<u>11 939</u>
	11 237 \$	10 402 \$	12 126 \$	16 742 \$	21 450 \$	23 500 \$	25 577 \$
PASSIF							
À court terme							
Comptes créditeurs	1 727 \$	1 638 \$	1 625 \$	1 650 \$	1 700 \$	1 725 \$	1 750 \$
Locations-acquisitions à court terme	-	-	-	124	131	140	151
Emprunts bancaires à court terme	176	216	227	239	375	396	567
Prestations de cessation	211	44	20	-	-	90	-
	<u>2 114</u>	<u>1 898</u>	<u>1 872</u>	<u>2 013</u>	<u>2 206</u>	<u>2 351</u>	<u>2 468</u>
À long terme							
Locations-acquisitions	-	-	-	2 509	2 378	2 238	2 087
Emprunts bancaires	3 791	4 056	3 829	3 590	5 848	5 452	4 885
Prestations de cessation	1 038	1 079	1 224	1 399	1 579	1 674	1 864
	<u>4 829</u>	<u>5 135</u>	<u>5 053</u>	<u>7 498</u>	<u>9 805</u>	<u>9 364</u>	<u>8 836</u>
TOTAL DU PASSIF	6 943	7 033	6 925	9 511	12 011	11 715	11 304
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)	1 989	1 064	2 896	4 926	7 134	9 480	11 968
	<u>4 294</u>	<u>3 369</u>	<u>5 201</u>	<u>7 231</u>	<u>9 439</u>	<u>11 785</u>	<u>14 273</u>
	11 237 \$	10 402 \$	12 126 \$	16 742 \$	21 450 \$	23 500 \$	25 577 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

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

	Chiffres réels 2007	Perspectives 2008	Budget 2009	----- PLAN -----		2012	2013
				2010	2011		
<u>FONCTIONNEMENT</u>							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net (perte nette) pour l'année	(676) \$	(925) \$	1 832 \$	2 030 \$	2 208 \$	2 346 \$	2 487 \$
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	390	593	584	700	815	831	848
Rajustement de la valeur marchande	(63)	43	57	(38)	(118)	(180)	(240)
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi -- Indemnités de départ	189	170	165	175	180	185	190
	<u>(160)</u>	<u>(119)</u>	<u>2 638</u>	<u>2 867</u>	<u>3 085</u>	<u>3 182</u>	<u>3 285</u>
Encaisse -- fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	(963)	(344)	115	(178)	(20)	(15)	(45)
Versement de prestations de cessation d'emploi	-	(296)	(44)	(20)	-	-	(90)
	<u>(1 123) \$</u>	<u>(759) \$</u>	<u>2 709 \$</u>	<u>2 669 \$</u>	<u>3 065 \$</u>	<u>3 167 \$</u>	<u>3 150 \$</u>
<u>FINANCEMENT</u>							
Encaisse -- activités de financement							
Réception de prêts	4 000 \$	500 \$	-	-	2 750 \$	-	-
Paiement de prêts	(33)	(195)	(216)	(227)	(356)	(375)	(396)
Contrat de location-acquisition	-	-	-	2 750	-	-	-
Paiements de location-acquisition	-	-	-	(117)	(124)	(131)	(140)
	<u>3 967 \$</u>	<u>305 \$</u>	<u>(216) \$</u>	<u>2 406 \$</u>	<u>2 270 \$</u>	<u>(506) \$</u>	<u>(536) \$</u>
<u>INVESTISSEMENT</u>							
(Hausse) diminution des placements	264 \$	350 \$	267 \$	(1 660) \$	(2 188) \$	(2 095) \$	(2 000) \$
Ajouts nets -- immobilisations	(4 748)	(493)	(451)	(3 250)	(3 250)	(500)	(350)
	<u>(4 484) \$</u>	<u>(143) \$</u>	<u>(184) \$</u>	<u>(4 910) \$</u>	<u>(5 438) \$</u>	<u>(2 595) \$</u>	<u>(2 350) \$</u>
Encaisse consacré aux activités d'investissement	<u>(4 484) \$</u>	<u>(143) \$</u>	<u>(184) \$</u>	<u>(4 910) \$</u>	<u>(5 438) \$</u>	<u>(2 595) \$</u>	<u>(2 350) \$</u>
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	(1 640)	(597)	2 309	165	(103)	66	264
	<u>1 888</u>	<u>248</u>	<u>(349)</u>	<u>1 960</u>	<u>2 125</u>	<u>2 022</u>	<u>2 088</u>
Encaisse au début de l'année	<u>1 888</u>	<u>248</u>	<u>(349)</u>	<u>1 960</u>	<u>2 125</u>	<u>2 022</u>	<u>2 088</u>
Encaisse et investissements en fin d'année	248 \$	(349) \$	1 960 \$	2 125 \$	2 022 \$	2 088 \$	2 353 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2009-2013

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

	BUDGET 2007	CHIFFRES RÉELS 2007	BUDGET 2008	PERSPEC- TIVES 2008	BUDGET 2009
BATEAUX-PILOTES					
Construction ou achat d'un nouveau bateau	3 585	4 499	315	19	255
Remise en état	75	-	100	55	100
Équipement	75	30	300	228	-
QUAIS ET STRUCTURES	-	-	-	100	10
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	25	-	-	8	-
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	10	16	10	10	20
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	25	83	25	15	16
LOGICIELS	75	120	50	58	50
TOTAL	3 870 \$	4 748 \$	800 \$	493 \$	451 \$