



Atlantic
Pilotage
Authority

Administration
de Pilotage
de l'Atlantique

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

Résumé du Plan directeur 2005-2009

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

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 2005-2009

GOVERNEMENT 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 d'une 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 2005-2009

Résumé

L'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat qui est d'assurer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les provinces de l'Atlantique.

L'Administration fournit un service de pilotage essentiel dans la région du Canada atlantique. Ce service contribue énormément à la protection des navires, de leurs équipages et de l'environnement canadien. À titre d'administration réglementée chargée d'assurer ce service, elle continue de remplir son mandat et le fait dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Le premier de plusieurs examens de l'APA par la Méthodologie fondée sur l'analyse des risques (MFAR) en matière de pilotage n'est pas encore terminé. Bien que l'examen portant sur le tonnage et le type de navires assujettis au pilotage obligatoire ait paru dans la Partie 1 de la Gazette du Canada, un certain nombre d'objections ont été présentées. À l'heure actuelle, l'Administration attend que le ministre des Transports nomme un enquêteur. Si la recommandation est mise en œuvre, on s'attend à ce qu'il y ait des répercussions sur les plans financier et opérationnel pour certains ports et districts. Un autre examen a aussi été entrepris et il porte sur Voisey's Bay, au Labrador. L'examen portera sur les approches dans le secteur du projet et verra à déterminer si ces eaux devraient devenir une zone de pilotage obligatoire ou demeurer une zone facultative.

L'Administration continue son programme de rencontres régulières avec les intervenants. Ces rencontres portent sur des questions opérationnelles et financières concernant les différents ports ou districts. Beaucoup de personnes y assistent, les échanges sont fructueux et on parvient à une meilleure compréhension mutuelle. Parmi les points discutés récemment, notons la répartition des frais généraux d'administration, les dépenses liées aux bateaux-pilotes et à d'autres postes, et d'autres moyens de formuler les ajustements tarifaires. On espère que la tenue de ces consultations continues permettra de parvenir à une meilleure compréhension et de réduire la possibilité d'objections soulevées par les intervenants.

Pour l'exercice 2004, l'Administration affichera à nouveau un bon taux de rendement qui devrait être de 6 % avec des recettes de 16 millions de dollars. Toutefois, dans l'esprit du mandat qui consiste à parvenir à l'autonomie financière de chaque port, l'Administration a proposé que pour l'exercice 2005, cinq des seize zones de pilotage obligatoire fassent l'objet d'un ajustement tarifaire. Ces propositions ont été discutées avec les intervenants appropriés. Les ports visés sont ceux de Halifax (5 %), Restigouche (N.-B.) (7 %), Humber Arm (T.-N.-L.) (8 %), Pugwash (8 %), et la baie des Exploits (T.-N.-L.) (4 %). Ces nouveaux tarifs s'imposent puisque les recettes produites sont insuffisantes pour payer les dépenses pertinentes dans chacun de ces ports. Deux facteurs importants concernant les

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

dépenses d'ensemble continuent à être soulevés lors des rencontres. Le premier est la répartition des frais généraux d'administration, et elle est déterminée au moyen de la formule Lowery. Le deuxième est la possibilité d'ajuster le droit de base et le prix à l'unité de manière à parvenir à une augmentation juste et efficace dans le contexte de la grille tarifaire.

On prévoit que, dans l'ensemble, les affectations diminueront d'environ 3 %. Cette baisse s'observera surtout à Halifax (N.-É.), à Saint John (N.-B.) et dans le détroit de Canso (N.-É.). Les autres endroits continuent à connaître une grande activité ou demeurent stables. À l'issue d'une étude détaillée réalisée l'année dernière, l'Administration a déterminé qu'elle allait continuer d'assurer le service de bateau-pilote dans la baie de Plaisance et qu'elle allait faire construire un deuxième bateau-pilote rapide pour cette zone de pilotage. On a décidé de remettre à 2007 la construction d'un nouveau bateau-pilote pour Halifax, et un nouveau bateau suivra en 2009 pour Saint John.

L'Administration poursuit son objectif de gestion qu'est la négociation et le renouvellement de conventions collectives avec les employés syndiqués de l'Administration. L'APA a conclu une convention collective et les négociations se poursuivent concernant les deux autres. Il est prévu qu'une fois signées, ces ententes collectives auront un impact sur les dépenses futures. Le présent Plan directeur comporte une allocation pour une augmentation des charges salariales.

L'Administration a continué sa pratique des vérifications internes régulières réalisées par une firme indépendante de comptables agréés, et ce indépendamment de la vérification annuelle externe effectuée par le bureau du Vérificateur général. Cette démarche s'est avérée bénéfique et fournit une assurance financière supplémentaire.

Au cours de l'année écoulée, le Conseil d'administration a poursuivi son mandat qui consiste à bien gouverner l'Administration. Des sous-comités ont été créés, dont ceux de la Vérification, des Règlements, des Bateaux-pilotes et du Gouvernement de l'Administration, de même que celui des Nominations créé récemment, et ils se sont avérés très utiles.

Les recommandations de ces comités ont aidé le Conseil à déterminer une solide direction stratégique dans les domaines suivants :

- Gouvernement de l'Administration
- Qualité du service
- Protection de l'environnement

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

- Autonomie financière
- Technologie
- Ressources humaines
- Mise en œuvre des recommandations de l'OTC

Une attention soutenue portée à ces sept éléments stratégiques permettra à l'Administration de soutenir et de maintenir un service de pilotage essentiel dans le région de l'Atlantique.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

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, dans la mesure du possible, la sécurité des navires pendant qu'ils manœuvrent dans une zone de pilotage. L'Administration organise ses activités par zones géographiques de pilotage où les services peuvent être obligatoires ou non obligatoires. 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 revenus et les coûts liés à la prestation des services de pilotage sont décomposés par zone, par province 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 par la souplesse avec laquelle elle s'adapte aux conditions changeantes du marché mondial et aux tendances de 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. Quant aux propositions de rajustements des tarifs, l'Administration peut se heurter à une opposition 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 2005-2009

RECETTES ET TRAFIC DES NAVIRES

L'Administration répartit ses affectations en 16 zones de pilotage obligatoire : Halifax, Sydney, Bras d'Or, Canso, Pugwash, Saint John, Miramichi, Restigouche, St. John's, Holyrood, baie de Plaisance, Humber Arm, Stephenville, baie des Exploits, Charlottetown et pont de la Confédération. 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 2005 devrait être de 10 947.

RÉPARTITION

L'Administration assure des services de répartition à l'échelle de la région à partir d'un centre de répartition situé dans son siège social. Le service de répartition 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 de répartition de l'Administration à mesure que le répartiteur inscrit des données. Les clients et les pilotes peuvent communiquer avec la répartition par téléphone, courriel, télécopieur, radio VHF et télex. À mesure que le service se développera, on s'attend à ce qu'il fasse augmenter l'efficacité des opérations de l'Administration tout en continuant d'assurer aux clients et aux employés une valeur ajoutée.

CONTRATS DE SERVICE DE BATEAU-PILOTE

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 2005-2009

État des ressources humaines 2002-2009

	Chiffres réels <u>2002</u>	Chiffres réels <u>2003</u>	Perspectives <u>2004</u>	BUDGET <u>2005</u>	----- PLAN -----			
					<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>
<u>ADMINISTRATION</u>								
Cadres supérieurs	3	3	3	3	3	3	3	3
Soutien	5	5	7	7	7	7	7	7
	8	8	10	10	10	10	10	10
<u>EXPLOITATION</u>								
Pilotes	43	43	42	43	43	43	43	43
Équipages des bateaux-pilotes	13	13	13	13	13	13	13	13
Répartiteurs	6	6	6	6	6	6	6	6
Pilotes à leur compte	14	13	14	14	14	14	14	14
	76	75	75	76	76	76	76	76
<u>Total des ressources humaines</u>	84	83	85	86	86	86	86	86

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

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

	ÉTAT DES RÉSULTATS						
	Chiffres réels	Perspectives	Budget	----- PLAN -----			
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
RECETTES							
Droits de pilotage	15 948 \$	16 241 \$	16 073 \$	16 484 \$	16 896 \$	17 234 \$	17 579 \$
Intérêts et autres recettes	490	171	171	200	200	225	235
TOTAL DES RECETTES	16 438	16 412	16 244	16 684	17 096	17 459	17 814
DÉPENSES							
Rémunération, salaires et avantages des pilotes	7 757	7 815	7 574	7 820	8 030	8 191	8 354
Bateaux-pilotes	4 218	4 114	4 003	4 040	4 138	4 221	4 305
Salaires et avantages du personnel	1 143	1 191	1 248	1 274	1 299	1 325	1 351
Transport	739	733	720	730	747	762	777
Services professionnels et spéciaux	531	442	431	439	448	457	466
Formation	239	250	250	250	250	260	265
Loyers	173	180	215	220	225	230	234
Communications	119	105	109	116	119	121	124
Services publics, matériel, fournitures	235	335	361	374	386	394	402
Amortissement	309	265	355	440	530	530	590
TOTAL DES DÉPENSES	15 463	15 430	15 266	15 703	16 172	16 490	16 869
BÉNÉFICE NET D'EXPLOITATION	975 \$	982 \$	978 \$	981 \$	924 \$	969 \$	945 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

BILAN

POUR LES EXERCICES SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Chiffres	Perspectives	BUDGET	----- PLAN -----			
	réels 2003			2004	2005	2006	2007
ACTIF							
À court terme							
Encaisse/Placements à court terme	1 465 \$	1 457 \$	1 756 \$	1 905 \$	2 544 \$	2 799 \$	2 618 \$
Comptes débiteurs	2 096	2 133	2 112	2 169	2 189	2 233	2 279
Charges payées d'avance	34	34	34	34	34	34	34
	<u>3 595</u>	<u>3 624</u>	<u>3 902</u>	<u>4 108</u>	<u>4 767</u>	<u>5 066</u>	<u>4 931</u>
Investissements distincts	887	1 387	887	1 387	887	1 387	387
Immobilisations							
au coût du capital	6 414	7 147	10 067	10 567	13 067	13 567	16 067
Moins amortissement accumulé	<u>3 568</u>	<u>3 833</u>	<u>4 188</u>	<u>4 628</u>	<u>5 158</u>	<u>5 688</u>	<u>6 278</u>
	<u>2 846</u>	<u>3 314</u>	<u>5 879</u>	<u>5 939</u>	<u>7 909</u>	<u>7 879</u>	<u>9 789</u>
	7 328 \$	8 325 \$	10 668 \$	11 434 \$	13 563 \$	14 332 \$	15 107 \$
PASSIF							
À court terme							
Comptes créditeurs	863 \$	950 \$	975 \$	965 \$	900 \$	900 \$	900 \$
À long terme							
Prestations de cessation	867	795	735	730	700	700	730
Prêt pour immobilisations	-	-	1 400	1 200	2 500	2 300	2 100
	<u>867</u>	<u>795</u>	<u>2 135</u>	<u>1 930</u>	<u>3 200</u>	<u>3 000</u>	<u>2 830</u>
TOTAL DU PASSIF	1 730	1 745	3 110	2 895	4 100	3 900	3 730
Capital d'apport et droit sur actif							
	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305	2 305
	<u>3 293</u>	<u>4 275</u>	<u>5 253</u>	<u>6 234</u>	<u>7 158</u>	<u>8 127</u>	<u>9 072</u>
	<u>5 598</u>	<u>6 580</u>	<u>7 558</u>	<u>8 539</u>	<u>9 463</u>	<u>10 432</u>	<u>11 377</u>
	7 328 \$	8 325 \$	10 668 \$	11 434 \$	13 563 \$	14 332 \$	15 107 \$

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

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

	Chiffres						
	réels 2003	Perspectives 2004	Budget 2005	PLAN			
				2006	2007	2008	2009
<u>FONCTIONNEMENT</u>							
Encaisse provenant des opérations (consacrées à celles-ci)							
Bénéfice net pour l'année	975 \$	982 \$	978 \$	981 \$	924 \$	969 \$	945 \$
Postes ne nécessitant pas de financement							
Amortissement	309	265	355	440	530	530 #	590
Augmentation (diminution) des prestations de cessation d'emploi -- Indemnités de départ	181	132	115	120	120	125	150
	1465	1 379	1 448	1 541	1 574	1 624	1 685
Remboursement des emprunts	0	-	(100)	(200)	(200)	(200)	(200)
Encaisse -- fonds de roulement hors caisse (versés dans celui-ci)	(545)	50	46	(67)	(85)	(44)	(46)
Versement de prestations de cessation d'emploi	(18)	(204)	(175)	(125)	(150)	(125)	(120)
	902	1 225	1 219	1 149	1 139	1 255	1 319
<u>FINANCEMENT</u>							
Encaisse -- activités de financement	-	-	1 500		1,500	-	
<u>INVESTISSEMENT</u>							
(Hausse) diminution des placements	0	(500)	500	(500)	500	(500)	1000
Ajouts nets -- immobilisations	(366)	(733)	(2920)	(500)	(2500)	(500)	(2500)
Encaisse consacré aux activités d'investissement	(366)	(1233)	(2420)	(1000)	(2000)	(1000)	(1500)
Hausse de l'encaisse et des placements à court terme pendant l'année	536	(8)	299	149	639	255	(181)
Encaisse au début de l'année	929	1465	1457	1756	1905	2544	2799
Encaisse et investissements en fin d'année	1465	1 457	1 756	1 905	2 544	2 799	2 618

Administration de pilotage de l'Atlantique

Résumé du Plan directeur 2005-2009

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

	CHIFFRES		PERSPEC-		
	BUDGET <u>2003</u>	RÉELS <u>2003</u>	BUDGET <u>2004</u>	TIVES <u>2004</u>	BUDGET <u>2005</u>
BATEAUX-PILOTES					
Construction d'un nouveau bateau	2 000 \$		2 000 \$	500	2 500 \$
Remise en état	75	97	75	50	50
Équipement	125	105	125	120	100
ACQUISITION DU QUAI	50	93	-	-	50
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION	25	6	25	5	25
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	25	20	25	8	20
MATÉRIEL INFORMATIQUE, DE BUREAU	75	29	100	25	75
LOGICIELS	100	20	125	25	100
TOTAL	2 475 \$	370 \$	2 475 \$	733 \$	2 920 \$