

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE

2007-2011

RÉSUMÉ DU BUDGET D'EXPLOITATION

2007

RÉSUMÉ DU BUDGET D'EXPLOITATION

2007

FÉVRIER 2007

Résumé du plan

L'orientation stratégique de l'Administration de pilotage des Laurentides (Administration) a été élaborée à partir de son mandat et de la Loi maritime du Canada et comporte les volets suivants :

- l'atteinte ou le maintien de l'autosuffisance financière;
- maximiser l'efficacité du système de pilotage;
- Mettre en oeuvre les recommandations du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur la revue de certains aspects du pilotage;
- suivre les recommandations émises par le Bureau du vérificateur général du Canada suite au dernier examen spécial;

L'atteinte ou le maintien de l'autosuffisance financière demeure la priorité de l'Administration. Pour atteindre cet objectif primordial, l'Administration doit continuer l'examen des dépenses et maintenir à jour ses systèmes de gestion des ressources opérationnelles, administratives et humaines. De plus, une hausse des tarifs produira des revenus additionnels nécessaires à l'atteinte de cet objectif. La variation du trafic maritime ayant une influence importante sur les résultats financiers, la collaboration de Transports Canada et de l'industrie maritime est sollicitée pour l'établissement des prévisions du volume du trafic.

Afin d'améliorer la qualité et l'efficacité du système de pilotage et de mieux répondre aux attentes de sa clientèle, l'Administration continuera à maintenir des relations étroites avec les utilisateurs et les groupes de pilotes. Tous les efforts nécessaires sont déployés pour maintenir et continuer d'améliorer la qualité du service.

L'Administration suit les recommandations du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à l'égard de certains aspects sur le pilotage; un plan de travail de la mise en oeuvre des recommandations a été élaboré, l'étude de certains sujets a commencé, alors que d'autres sujets sont terminés.

Lors du dernier examen spécial exigé par la Loi sur la gestion des finances publiques, le Bureau du vérificateur général a émis certaines recommandations que l'Administration entend suivre.

Mandat de l'Administration

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat :

- ⇒ de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la région des Laurentides;
- ⇒ de maintenir les tarifs des droits de pilotage à un niveau équitable et raisonnable qui tient compte du fait que l'Administration doit tirer un revenu qui, avec les revenus provenant d'autres sources, doit lui permettre le financement autonome de ses opérations.

Profil de l'Administration

HISTORIQUE

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée le 1^{er} février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a mis sur pied un service de pilotage efficace.

L'Administration est une société d'État telle que définie dans la Loi sur la gestion des finances publiques, mais n'est pas mandataire de Sa Majesté.

Le conseil d'administration est composé d'un président et de six autres membres dont deux pilotes, deux membres de l'industrie maritime et deux membres du public.

POUVOIRS

Pour remplir ses responsabilités, l'Administration a établi des règlements généraux, approuvés par le gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur le pilotage, pour :

- ⇒ l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
- ⇒ la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
- ⇒ la prescription des catégories de brevets et des certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- ⇒ la prescription des droits de pilotage à être payés à l'Administration pour les services de pilotage.

De plus, l'Administration a le pouvoir, en vertu de la Loi sur le pilotage :

- ⇒ d'employer les membres de la direction et employés, notamment les pilotes brevetés et apprentis pilotes, tels que requis pour son fonctionnement;
- ⇒ de passer des contrats avec les corporations de pilotes pour le louage de services de pilotes brevetés;
- ⇒ d'établir des règlements internes concernant sa gestion;

- ⇒ d'acheter, prendre à bail ou autrement acquérir des terrains, bâtiments, bateaux-pilotes et tous autres équipements et actifs qui peuvent être nécessaires, et de vendre tous tels actifs acquis;
- ⇒ d'emprunter, si nécessaire, les argents afin de défrayer les dépenses de l'Administration.

DESCRIPTION DE L'EXPLOITATION

L'Administration exploite, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage maritime dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Par sa réglementation, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit la circonscription no 1-1 pour le port de Montréal, la circonscription no 1 pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, la circonscription no 2 pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Les circonscriptions de pilotage établies par l'Administration couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins, ainsi que la rivière Saguenay d'une distance de 70 milles nautiques.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires (circonscription no 3) de sa région.

Les services de pilotage sont fournis aux navires assujettis au pilotage obligatoire par des pilotes employés dans le port de Montréal et des pilotes entrepreneurs dans les circonscriptions nos 1 et 2. L'embarquement des pilotes se fait à l'aide de bateaux-pilotes appartenant à l'Administration, ou à des entrepreneurs privés avec lesquels l'Administration contracte. Les pilotes sont affectés aux navires par les employés répartiteurs de l'Administration. Tous les services rendus à Les Escoumins, Québec et Montréal sont administrés du siège social situé à Montréal.

L'Administration doit coordonner ses efforts et son exploitation avec un certain nombre d'organismes : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la circonscription de pilotage no 3, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes - aides à la navigation, dragage, déglacage, le Centre de régulation maritime, les

administrations portuaires de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, propriétaires et opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

Les services de pilotage sont fournis aux navires par des pilotes représentés par un des trois organismes suivants :

- ⇒ le Syndicat canadien des officiers de la marine marchande pour les pilotes du port de Montréal (circonscription no 1-1);
- ⇒ les Pilotes du Saint-Laurent central inc. (circonscription no 1);
- ⇒ la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (circonscription no 2).

Les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration, alors que les pilotes de la compagnie Pilotes du Saint-Laurent central inc. et de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent sont des contractuels.

Le système d'affectation des pilotes a été conçu de façon à donner un service efficace aux usagers. Depuis juillet 2004, l'Administration exploite un seul centre d'affectation situé à Montréal, qui est responsable de l'affectation des pilotes pour desservir toutes les circonscriptions.

Le service de transbordement des pilotes à la station de Les Escoumins s'effectue par le personnel de l'Administration avec deux bateaux-pilotes appartenant à l'Administration et un troisième appartenant à la Banque Scotia. Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services de bateaux-pilotes sont donnés à contrat à des compagnies privées.

Objectifs principaux, moyens, stratégies de réalisation et indicateurs de rendement

Les objectifs principaux que s'est fixés l'Administration afin d'accomplir son mandat sont énumérés ci-dessous.

Objectifs	Moyens	Stratégies de réalisation	Indicateurs de rendement	Échéancier
Atteindre ou maintenir l'autosuffisance financière	Respecter le budget au niveau des dépenses	Vérification mensuelle des dépenses (direction)	Graphique mensuel de la progression des résultats d'exploitation	Continu
		Vérification trimestrielle des revenus et dépenses (comité de vérification)	Commentaires formulés par les membres du comité	À tous les trimestres
	Diriger toutes les facettes de l'exploitation de façon rentable	Favoriser le principe de la responsabilité et encourager les décisions innovatrices	Résultat positif des innovations	Continu
	Augmentation des revenus en publiant des tarifs justes, raisonnables et équitables	Planifier le tarif des années subséquentes avec présentation à l'appui des justifications et effectuer des consultations avec les usagers	Atteinte ou maintien de l'équilibre budgétaire tout en visant la création de liquidité de l'ordre de 2M pour l'année 2009.	Octobre 2006

Objectifs	Moyens	Stratégies de réalisation	Indicateurs de rendement	Échéancier
	Réduire les coûts relatifs à la possession et l'exploitation des actifs	Revoir l'utilisation et les besoins des principaux actifs	Réduction des coûts	Décembre 2007
Maximiser l'efficacité et la sécurité en étant attentif aux besoins des utilisateurs	Maintenir le niveau des communications	Effectuer des rencontres régulières avec les usagers pour assurer une meilleure transparence des opérations de pilotage	Rapport trimestriel au conseil d'administration	Continu
	Améliorer le service en période hivernale	Négocier les améliorations au contrat de PSLC	Entente entre APL et PSLC	Automne 2006 et 2007
	Conserver un taux d'incident peu élevé	Maintenir la formation des pilotes et établir des mesures correctives	Maintenir un taux d'incident inférieur à 0,1 %	Continu
	Moderniser les immobilisations	Revoir annuellement le plan de remplacement des principaux actifs	Maintenir l'efficacité et la sécurité du service	Continu
	Améliorer l'efficacité et la fiabilité des équipements, principalement des bateaux-pilotes	Maintien du programme d'entretien préventif des installations et des équipements	Diminution des bris majeurs et des dépenses non prévues	Continu

Objectifs	Moyens	Stratégies de réalisation	Indicateurs de rendement	Échéancier
	Maintenir l'efficacité des employés	Formation continu	Qualité de travail	Continu
Mettre en œuvre les recommandations du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur la revue de certains aspects du pilotage	Apporter les modifications réglementaires suite aux recommandations de l'analyse de risques associées à l'utilisation d'un deuxième pilote et la période de navigation d'hiver	Faire le suivi du processus réglementaire et fournir aux intervenants les informations requises	Acceptation par les différents intervenants des règlements proposés	Année 2007
Donner suite aux recommandations du Bureau du vérificateur général incluses au « Rapport d'examen spécial » du 20 juillet 2005	Obtenir les appuis gouvernementaux nécessaires	S'assurer que Transports Canada complète la stratégie financière et la remette aux autorités gouvernementales	Acceptation de la stratégie par les différents ministères	Automne 2006 à été 2007
		Révision de certains aspects contractuels des contrats de services de pilotage	Résultats des négociations	Année 2007
	Continuer à améliorer les pratiques de gouvernance	Examiner la composition et l'évaluation du conseil d'administration et des membres du comité de vérification	Composition du conseil et du comité de vérification	Continu
		Faire effectuer des vérifications internes	Mise en place du plan d'action pour améliorer la gestion	Continu

Objectifs	Moyens	Stratégies de réalisation	Indicateurs de rendement	Échéancier
	Améliorer le processus de planification stratégique	Établir des objectifs plus précis et des indicateurs de rendement améliorés	Acceptation des objectifs et des indicateurs par les membres du conseil	Année 2006
		Réviser le plan de communication	Réceptivité des différents intervenants	Année 2006
		Revoir et mettre à jour le plan d'urgence	Avoir un plan fonctionnel utilisé par les intervenants	Année 2007
	Maintenir un service de pilotage sécuritaire	Évaluer le rendement des pilotes et la qualité des services	Maintient à jour des dossiers de chaque pilote	Continu
	Fournir un service économique et efficient	Effectuer une analyse du bassin de candidats au pilotage	Avoir suffisamment de candidats pour offrir un service efficient	Continu
		Mieux planifier et gérer le nombre de pilotes et d'apprentis	Avoir un nombre suffisant de pilotes pour éviter les retards aux navires	Continu
		Établir des mécanismes d'inspection des bateaux-pilotes à contrat	Réduction du nombre d'incidents	Continu

Objectifs	Moyens	Stratégies de réalisation	Indicateurs de rendement	Échéancier
		Prévoir le remplacement des bateaux-pilotes à Les Escoumins	Plan de remplacement acceptable par les intervenants	Année 2007

Les recommandations du ministre impliquent des déboursés afin d'être réalisées, et l'Administration a très peu de ressources financières. Plusieurs des recommandations doivent être terminées dans les prochaines années.

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent influence nécessairement les revenus ainsi que le nombre d'affectations des pilotes. *(Réf. : état des résultats)*

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes à contrat sont directement reliés au nombre de services offerts aux navires tandis que les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et ne varient pas selon le volume du service. Les revenus de pilotage sont basés, en grande partie, sur les dimensions des navires à qui les services sont fournis. Par une décision antérieure de l'Office canadien des Transports, la longueur maximale à facturer est fixée à un maximum de 7,5 fois la largeur. Si ce paramètre devait changer, cela aurait un impact sur les revenus. *(Réf. : état des résultats)*

L'élaboration du présent budget ainsi que celles des années subséquentes (2008 à 2011) sont basées sur des hypothèses majeures, c'est-à-dire sur l'estimation de la variation de l'indice des prix à la consommation, sur l'estimation du trafic maritime, sur le niveau de rémunération des pilotes et sur l'acceptation de nouvelles augmentations tarifaires pour les années 2007 et suivantes. *(Réf. : hypothèses majeures de planification et plan d'actions)*

Toute variation de l'une ou de plusieurs de ces hypothèses aura nécessairement comme résultat de modifier favorablement ou défavorablement la situation financière de l'Administration. À titre d'exemple, chaque augmentation ou diminution de 1 % du tarif représente environ 625 000 \$, alors que toute variation de 1 % des honoraires des pilotes employés et à contrat représente environ 580 000 \$.

La convention collective avec les pilotes du port de Montréal se terminera le 31 décembre 2009. Le contrat de service avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc. se termine le 30 juin 2007. L'augmentation accordée par un arbitre et à être effective à compter du 1^{er} juillet 2002 est de 8 %. Quant au contrat de service avec la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, il se terminera le 31 décembre 2006.

Les résultats des années 2007 et suivantes seront influencés par l'atteinte ou non des objectifs que s'est fixés l'Administration en matière d'augmentation des salaires et honoraires des pilotes.

Pour les pilotes contractuels, s'il n'y a pas d'entente entre les parties, ces dernières doivent transmettre leurs offres respectives à un arbitre, tel que la loi le prévoit (Loi maritime du Canada, statut du Canada 1997-98, chapitre 10, article 148, en vigueur le 1^{er} octobre 1998). L'arbitre devra alors choisir l'une ou l'autre des offres dans son intégralité. Si l'arbitre opte de choisir l'offre de la Corporation des pilotes, les résultats financiers prévus ne seraient alors probablement pas atteints.

L'Administration planifie des augmentations tarifaires variant entre 4,50 % et 0,00 % pour les années 2007 à 2011. Ce choix est fait en prenant en considération les obligations financières qui sont prévues et l'objectif de l'atteinte et du maintien de l'autonomie financière.

Le présent plan se réalisera en autant que les hypothèses émises pour sa préparation se réalise. S'il advenait que l'Office des transports du Canada n'accorde pas les tarifs demandés ou encore que les autorisations d'emprunt ne soient pas accordées par le ministre des finances, l'Administration serait dans l'impossibilité de respecter ses engagements contractuels et il pourrait y avoir rupture de service.

États financiers et hypothèses majeures de planification

DONNÉES RÉELLES 2005, BUDGET 2006 ET PROJECTIONS FINANCIÈRES 2007 à 2011

ÉTAT DES RÉSULTATS (\$000's)

	ACTUEL	PRÉVISIONS	PLAN				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<u>AFFECTATIONS</u>	22 197	24 688	26 169	26 169	26 169	26 169	26 169
<u>REVENUS</u>							
Droits de pilotage	56 451	69 287	75 553	75 871	77 566	77 917	77 727
Intérêts et autres revenus	54	31	37	38	38	38	38
<u>REVENUS TOTAUX</u>	56 505	69 318	75 590	75 909	77 604	77 955	77 765
<u>DÉPENSES DIRECTES</u>							
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	50 413	57 973	63 863	64 198	63 421	62 599	63 682
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	5 261	6 072	6 061	6 373	6 329	6 650	6 454
	55 674	64 045	69 924	70 571	69 750	69 249	70 136
<u>PROFIT (PERTE) BRUT</u>	831	5 273	5 666	5 338	7 854	8 706	7 629
<u>DÉPENSES ADMINISTRATIVES ET OPÉRATIONNELLES</u>							
Administration	2 201	2 324	2 441	2 348	2 350	2 366	2 374
Centres d'affectation	1 920	1 829	2 000	1 985	1 939	1 980	2 021
Frais financiers	24	50	80	20	--	--	--
	4 145	4 203	4 521	4 353	4 289	4 346	4 395
<u>PROFIT (PERTE) NET</u>	(3 314)	1 070	1 145	985	3 565	4 360	3 234

BILAN (\$000's)

	ACTUEL	PRÉVISIONS	PLAN				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<u>ACTIF</u>							
A court terme							
En caisse et dépôts à terme	--	--	--	--	1 783	4 444	7 889
Débiteurs	10 869	10 345	11 224	11 617	11 907	11 907	11 907
	<u>10 869</u>	<u>10 345</u>	<u>11 224</u>	<u>11 617</u>	<u>13 690</u>	<u>16 351</u>	<u>19 796</u>
Compte en fidéicommis	1 060	1 990	--	--	--	--	--
Immobilisations	5 783	5 883	6 008	6 108	6 208	8 308	8 408
Moins: amortissement accumulé	(4 229)	(4 610)	(4 975)	(5 336)	(5 600)	(5 798)	(5 821)
	<u>2 614</u>	<u>3 263</u>	<u>1 033</u>	<u>772</u>	<u>608</u>	<u>2 510</u>	<u>2 587</u>
	<u>13 483</u>	<u>13 608</u>	<u>12 257</u>	<u>12 389</u>	<u>14 298</u>	<u>18 861</u>	<u>22 383</u>
<u>PASSIF</u>							
A court terme							
Avances bancaires	1 110	3 363	2 923	1 862	--	--	--
Créditeurs	16 988	14 970	12 990	13 282	13 581	13 887	14 199
	<u>18 098</u>	<u>18 333</u>	<u>15 913</u>	<u>15 144</u>	<u>13 581</u>	<u>13 887</u>	<u>14 199</u>
A long terme							
Autre passif	1 104	--	--	--	--	--	--
Prov. prestation de cessation d'emploi	851	956	1 073	1 195	1 322	1 454	1 591
Financement du bateau-pilote Charlevoix	1 196	1 015	822	616	396	161	--
Financement de la décision arbitrale (Marcheterre)	--	--	--	--	--	--	--
	<u>3 151</u>	<u>1 971</u>	<u>1 895</u>	<u>1 811</u>	<u>1 718</u>	<u>1 615</u>	<u>1 591</u>
<u>AVOIR DU CANADA</u>							
Capital d'apport	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479
Bénéfices réinvestis (déficit)	(10 245)	(9 175)	(8 030)	(7 045)	(3 480)	880	4 114
	<u>(7 766)</u>	<u>(6 696)</u>	<u>(5 551)</u>	<u>(4 566)</u>	<u>(1 001)</u>	<u>3 359</u>	<u>6 593</u>
	<u>13 483</u>	<u>13 608</u>	<u>12 257</u>	<u>12 389</u>	<u>14 298</u>	<u>18 861</u>	<u>22 383</u>
	<u>(7 229)</u>	<u>(7 988)</u>	<u>(4 689)</u>	<u>(3 527)</u>	<u>109</u>	<u>2 151</u>	<u>5 276</u>
Fonds de roulement à la fin de l'année							

ÉTAT DU CAPITAL D'APPORT
(\$000's)

	ACTUEL	PRÉVISIONS	PLAN				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Solde au début de l'exercice	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479	2 479
Variation de l'année	-	-	-	-	-	-	-
	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>	<u>2 479</u>

ÉTAT DES BÉNÉFICES RÉINVESTIS (DÉFICIT)
(\$000's)

	ACTUEL	PRÉVISIONS	PLAN				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Solde au début de l'exercice	(6 931)	(10 245)	(9 175)	(8 030)	(7 045)	(3 480)	880
Profit (perte) pour la période	(3 314)	1 070	1 145	985	3 565	4 360	3 234
Solde à la fin de l'exercice	<u>(10 245)</u>	<u>(9 175)</u>	<u>(8 030)</u>	<u>(7 045)</u>	<u>(3 480)</u>	<u>880</u>	<u>4 114</u>

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE (\$'000's)

	ACTUEL	PRÉVISIONS	PLAN				
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<u>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</u>							
Profit (perte) pour l'année	(3 314)	1 070	1 145	985	3 565	4 360	3 234
Éléments hors caisse :							
Amortissement	357	381	365	361	264	198	23
(Diminution) augmentation de la provision pour cessation d'emploi	48	105	117	122	127	132	137
	<u>(2 909)</u>	<u>1 556</u>	<u>1 627</u>	<u>1 468</u>	<u>3 956</u>	<u>4 690</u>	<u>3 394</u>
Diminution (augmentation) des Débiteurs	(470)	524	(879)	(393)	(290)	--	--
Augmentation (diminution) des Créditeurs	3 868	(2 018)	(1 980)	292	299	306	312
Augmentation (diminution) du poste Autre passif	1 104	(1 104)	--	--	--	--	--
	<u>1 593</u>	<u>(1 042)</u>	<u>(1 232)</u>	<u>1 367</u>	<u>3 965</u>	<u>4 996</u>	<u>3 706</u>
<u>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</u>							
Acquisition d'immobilisations	(46)	(100)	(125)	(100)	(100)	(2 100)	(100)
Diminution (augmentation) du compte en fidécommiss	(1 060)	(930)	1 990	--	--	--	--
<u>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</u>							
Financement de la décision arbitrale (Marcheterre)	--	--	1 200	--	--	--	--
Diminution du financement du bateau-pilote Charlevoix *	(170)	(181)	(193)	(206)	(220)	(235)	(161)
de la décision arbitrale (Marcheterre)	--	--	(1 200)	--	--	--	--
<u>NET DE L'ENCAISSE</u>							
Augmentation (diminution) de l'encaisse	317	(2 253)	440	1 061	3 645	2 661	3 445
Encaisse (avances bancaires) au début	(1 427)	(1 110)	(3 363)	(2 923)	(1 862)	1 783	4 444
Encaisse (avances bancaires) à la fin	<u>(1 110)</u>	<u>(3 363)</u>	<u>(2 923)</u>	<u>(1 862)</u>	<u>1 783</u>	<u>4 444</u>	<u>7 889</u>

* Capital seulement, intérêt inclus dans le profit ou la perte

Note aux états financiers (suite)

Acquisitions d'immobilisations

ÉTAT DES IMMOBILISATIONS (000's)

	<u>ACTUEL</u>	<u>PRÉVISIONS</u>	<u>PLAN</u>				
	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Bateau-pilote	5	10	10	10	10	2010	10
Équip. de communication	8	10	10	10	10	10	10
Équip. infor. et logiciels	30	45	70	45	45	45	45
Autres immobilisations	3	35	35	35	35	35	35
	<u>46</u>	<u>100</u>	<u>125</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>2 100</u>	<u>100</u>

Budget d'exploitation 2007

SOMMAIRE

Le budget d'exploitation de l'Administration pour l'année se terminant le 31 décembre 2007 est inclus. L'Administration prévoit un profit brut de 5 666 000 \$ au cours de l'année. Après déduction des dépenses administratives, financières et opérationnelles, le profit net sera de 1 145 000 \$. Les items ne requérant pas de sorties de fonds sont estimés à 482 000 \$, alors que l'acquisition d'immobilisations est estimée à 125 000 \$ et le remboursement relatif au financement du bateau-pilote Charlevoix à 193 000 \$. L'Administration retirera de la fiducie une somme nette de 1 990 000 \$ devant servir à rembourser des créances. Le surplus de caisse s'élèvera donc à 3 299 000 \$ pour l'année 2007.

**BUDGET D'EXPLOITATION
2007**

(\$000'S)

REVENUS

Droits de pilotage	75 553
Autres revenus	37
	<u>75 590</u>

DÉPENSES

Honoraires, traitements et prestations des pilotes	63 863
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	6 061
	<u>69 924</u>

Profit (perte) brut

5 666

Dépenses administratives	2 441
Centres d'affectations	2 000
Frais financiers	80
	<u>4 521</u>

Profit (perte) net

1 145

Budget d'investissement

BUDGET D'INVESTISSEMENT 2007

SOMMAIRE

L'Administration a prévu un budget d'investissement pour l'année 2007 de 125 000 \$. Cette somme servira à couvrir des dépenses d'investissement mineures qui pourraient s'avérer nécessaires, soit concernant les bâtiments, les bateaux-pilotes, l'équipement de communication, l'équipement informatique, les installations d'embarquement, le quai de l'Anse-aux-Basques, le mobilier et l'agencement.

**BUDGET D'INVESTISSEMENT
2007**

(000's)

AUTRES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS

Bâtiments, équipement de communication,
équipement informatique, installation
d'embarquement, quai de l'Anse-aux-Basques,
mobilier et agencement

125

TOTAL :

125