
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
DÉTAILS ET PRINCIPES DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS
PROPOSÉS
FÉVRIER 2021

GÉNÉRALITÉS

Conformément au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, L.R. C. (1985), ch. P-14, le présent document (les « Détails et principes » ou le « Document ») fournit des détails supplémentaires pour compléter l'Avis de droits révisés daté du 14 novembre 2020 (l'« Avis ») en vertu duquel les droits révisés proposés par l'Administration de pilotage de l'Atlantique doivent entrer en vigueur le 15 février 2021.

Ce Document inclut une description de la proposition et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. Pour établir les droits, l'Administration a observé tous les principes établis en vertu du paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. L'information financière qui suit est basée sur les prévisions budgétaires actuelles et elle peut être révisée à la suite des observations reçues en vertu du paragraphe 33.3.

Exception faite des révisions proposées pour l'Avis, tous les droits existants, ainsi que les modalités, calculs et méthodes connexes, tels qu'établis dans des annonces antérieures relatives aux droits, restent en vigueur.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) *Aperçu général de l'Administration*
- 2) *Perspectives du trafic*
- 3) *Montants à recouvrer des clients*
- 4) *Révision proposée aux taux des droits de service*
- 5) *Avantages et coût*
- 6) *Révision proposée aux liquidités et aux investissements*
- 7) *Justification de la proposition par rapport aux principes de perception des droits*
- 8) *Consultation*
- 9) *Renseignements concernant l'Avis et les observations faites à l'Administration*

1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) est une société d'État qui n'est pas un agent du gouvernement du Canada établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour objectif d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans les intérêts de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région relevant de l'Administration. Elle est chargée d'atteindre cet objectif tout en se conformant aux principes suivants :

- a. Fournir des services de pilotage d'une manière qui encourage la sécurité de la navigation et y contribue, notamment la sécurité du grand public et du personnel maritime, et qui protège la santé des personnes, les biens et l'environnement;
- b. Fournir des services de pilotage d'une manière efficace et rentable;
- c. Utiliser efficacement les outils de gestion des risques et tenir compte de l'évolution technologique; et
- d. Établir les droits de pilotage de l'Administration à des niveaux qui permettent à l'Administration d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance en place à l'Administration vise à rendre la société autonome. L'Administration est gouvernée par un conseil d'administration composé de sept membres (le « Conseil »). Le gouverneur en conseil nomme le président du Conseil de l'Administration et le ministre des Transports nomme les autres membres du Conseil pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les principes fondamentaux qui régissent le mandat conféré à l'Administration par la *Loi sur le pilotage* incluent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux bateaux qui naviguent dans une zone maritime où les navires sont assujettis à un pilotage obligatoire, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des droits pour les services de pilotage fournis ou mis à disposition par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit un nouveau droit pour les services de pilotage ou révisé un droit existant, l'Administration doit suivre les principes de perception énoncés à l'alinéa 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*. Ces principes stipulent, entre autres, que les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, compte tenu des projections raisonnables et prudentes, généreraient des recettes dépassant les exigences financières actuelles et futures de l'Administration relativement à la prestation de services de pilotage obligatoire. Conformément aux principes de perception, le Conseil approuve le montant et le moment des changements apportés aux droits de service à la clientèle. Le Conseil approuve aussi le budget annuel de l'Administration dans lequel les montants à recouvrer par le biais des droits de service clientèle sont déterminés pour l'exercice suivant.

Tel qu'indiqué, l'Administration planifie ses opérations de façon à être dans une position financière annuelle où les recettes n'excèdent pas les exigences financières actuelles et futures liées à la prestation de services de pilotage obligatoire. Les exigences financières incluent :

- a. les coûts d'exploitation et d'entretien;
- b. les coûts de gestion et d'administration;
- c. les exigences en matière de service de la dette et financières découlant des ententes contractuelles liées à l'emprunt d'argent;
- d. les dépenses d'immobilisations et les amortissements sur les immobilisations;
- e. les exigences financières nécessaires pour permettre à l'Administration de maintenir une cote de crédit appropriée;

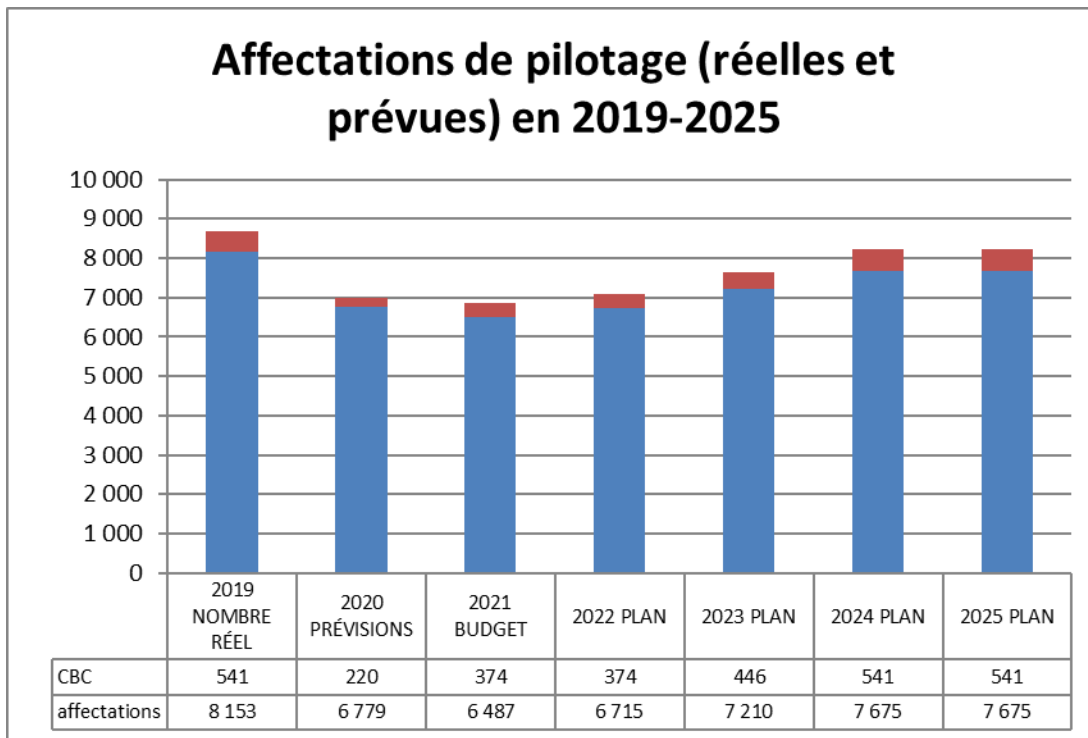
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements effectués au Ministre dans le but de défrayer les coûts de l'administration de cette Loi, notamment le développement de règlements, et l'application de la *Loi sur le pilotage*;
- h. les réserves raisonnables pour les dépenses et imprévus futurs; et
- i. les autres coûts déterminés conformément aux principes comptables recommandés par les Comptables professionnels agréés Canada ou son successeur ou son cessionnaire.

Les états financiers et le Rapport de gestion, qui sont publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent quantité d'informations sur les recettes et les dépenses de l'Administration.

Ces documents sont disponibles à <https://www.atlanticpilotage.com/fr/>.

2. APERÇU DU VOLUME

Des annonces publiques ont été faites récemment au sujet de l'activité future à la raffinerie pétrolière de Come by Chance dans la baie Placentia (T.-N.-L.), ce qui met en doute les niveaux de trafic que l'Administration a projetés. Le graphique ci-dessous montre les affectations annuelles pour 2019, les projections pour 2020 et les prévisions incluses dans le plan d'entreprise pour 2021-2025. Le trafic généré par Come by Chance est indiqué séparément, car cette activité ne devrait pas se matérialiser compte tenu des renseignements actuels. La perte de cette activité a de sérieuses répercussions sur la santé financière de la région et pour l'Administration.



3. MONTANTS À RECOUVRER DES CLIENTS POUR L'EXERCICE 2021

La réduction du transport maritime causée par la diminution des activités à Come by Chance devrait avoir une incidence négative nette d'environ 1 600 000 \$ sur l'Administration. Cela représente un manque à gagner de 2 000 000 \$ partiellement compensé par des économies opérationnelles de 434 000 \$.

Le programme d'immobilisations de l'Administration comprenait des charges de 16 000 000 \$ étalées entre 2020 et 2022 et inclut 8 600 000 \$ pour deux nouveaux bateaux-pilotes pour la baie Placentia (T.-N.-L.). Étant donné l'incertitude actuelle en ce qui concerne le trafic, en particulier dans la baie Placentia, le nouveau projet de bateau-pilote a été reporté jusqu'à ce qu'il y ait plus de certitude en ce qui concerne les rentrées permettant de le soutenir. Pour 2021, cette décision va réduire les dépenses d'environ 262 000 \$.

	PLAN POUR L'EXERCICE 2021	IMPACTS DE COME BY CHANCE	REPORT DU PROJET DE BATEAUX- PILOTES	PRÉVISIONS POUR L'EXERCICE 2021
REVENUS	26 537	-2 044	-	24 493
SALAIRES DES PILOTES, ETC.	13 156	-190	-	12 966
BATEAUX-PILOTES	5 597	-160	-88	5 349
RÉMUNÉRATION DES ÉQUIPAGES DES BATEAUX-PILOTES	2 078	-	-	2 078
SALAIRES DES EMPLOYÉS	2 038	-	-	2 038
AMORTISSEMENT	2 273	-	-65	2 208
TRANSPORT	835	-84	-	751
AUTRES DÉPENSES	761	-	-	761
SERVICES PROFESSIONNELS	411	-	-	411
FORMATION T	345	-	-	345
COÛTS DE FINANCEMENT	268	-	-109	159
PAIEMENTS À TRANSPORTS CANADA	210	-	-	210
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	27 972	-434	-262	27 276
PERTE TOTALE	1 435	1 610	-262	2 783

L'Administration avait budgété une perte de 1 400 000 \$ pour 2021 avant tout en raison des réductions de trafic dues à la COVID-19. Elle présumait que les installations de Come by Chance fonctionneraient comme une raffinerie, mais pas à sa pleine capacité. La perte de ce qui restait des activités à Come by Chance mettrait l'Administration dans une position de perte encore plus grande et signifierait un déficit projeté de 2 800 000 \$ en 2021.

4. RÉVISION PROPOSÉE AUX TAUX DES DROITS

L'Administration avait connu avant la pandémie une baisse du trafic dans un certain nombre de ports que les impacts économiques de la COVID-19 ont amplifiée. Des ajustements aux taux des droits de services ont été annoncés le 1^{er} novembre 2020 afin de composer avec ces impacts, mais cela n'incluait pas la baie Placentia. Tel qu'indiqué dans la section 3, l'Administration devrait, pour maintenir son autosuffisance financière pendant l'exercice 2021, ajuster davantage ses tarifs de base afin de compenser la baisse du trafic dans la baie Placentia. L'objectif financier associé à l'augmentation consiste à compenser partiellement la perte de revenus imputable à la baisse d'activité à Come by Chance tout en maintenant les services et la capacité de pilotage pour les utilisateurs à leurs niveaux désirés. D'autres ajustements tarifaires ou changements de ressources seront discutés à une date ultérieure.

a) Calculs des taux forfaitaires pour l'exercice 2021

À compter du 15 février 2021, les droits pour les allers simples, les transits et les déplacements dans le port de pilotage obligatoire de la baie Placentia sera augmenté pour compenser la baisse d'activité. Ces hausses vont se traduire par une augmentation de 3,1 %, ou 734 000 \$, des revenus totaux de l'Administration.

Port	Augmentation tarifaire	Impact annuel (000)	Profit (perte) budgété sans augmentation (000)	Profit (perte) budgété avec augmentation (000)	Commentaires
Baie Placentia (NL)	13,50 %	734 \$	(444 \$)	198 \$	Compense partiellement l'activité réduite

Cette augmentation de revenus sera obtenue en mettant en place les changements tarifaires suivants dans les tableaux utilisés pour calculer les frais de services de pilotage :

A. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — ALLERS SIMPLES (TABLEAU 1)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
12	Baie Placentia (NL)	3 397,00	6,97	2 563,00	600,00

B. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — TRANSITS (TABLEAU 2)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Éléme nt	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
12	Baie Placentia (NL)	s.o.	s.o.	6,97	2 563,00	600,00

C. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS (TABLEAU 3)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8
Éléme nt	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau- pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau- pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau- pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau- pilote (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
12	Baie Placentia (NL)							
	(a) entre les terminaux de Whiffen Head et Come By Chance	s.o.	1 697,00	3,49	1 281,00	s.o.	s.o.	s.o.
	(b) toute autre zone	s.o.	3 056,00	5,58	2 051,00	6,26	2,306,00	600,00

5. AVANTAGES ET COÛTS

Une analyse coûts-avantages a été menée afin de déterminer l'impact de l'augmentation des tarifs. Elle couvre une période de 10 ans débutant la première année de l'augmentation (2021 à 2030). Selon l'analyse, l'augmentation des tarifs réguliers pour les services de pilotage va générer des recettes annuelles moyennes supplémentaires de 837 500 \$ (en dollars constants de 2020) au cours des 10 prochaines années et un coût total équivalent pour l'industrie.

Le droit additionnel pour réduire le déficit faisait partie de l'*Annonce des droits de services révisés* qui a été publiée le 1^{er} novembre 2020. Cet ajustement proposé au droit habituel va entraîner une augmentation de 33 000 \$ des recettes annuelles moyennes associées au droit supplémentaire.

Des tarifs de pilotage plus élevés vont assurer l'autosuffisance financière de l'Administration ainsi que la prestation ininterrompue de services de pilotage efficaces et en temps opportun.

Impacts quantifiés (en dollars canadiens, niveau de prix / dollars constants de 2020)

État des coûts-avantages

Taux de réduction : 7 %		Année de base 2021	2022	2023	Année finale 2030	Total (valeur actuelle)	Moyenne
Coûts	Tarifs réguliers – industrie du transport maritime	734 000 \$	849 000 \$	849 000 \$	849 000 \$	5 856 000 \$	837 500 \$
	Droit additionnel pour le déficit - industrie du transport maritime	29 000 \$	34 000 \$	34 000 \$	0 \$	135 000 \$	*33 000 \$
	Total – industrie du transport maritime	763 000 \$	883 000 \$	883 000 \$	849 000 \$	5 991 000 \$	854 000 \$
Avantages nets						—	—

*Moyenne sur la période de quatre ans où elle est en vigueur.

B. Impacts qualitatifs

Industrie du transport maritime	Services de pilotage sécuritaires, efficaces et ponctuels dans les eaux navigables relevant de l'Administration.
Administration de pilotage de l'Atlantique	Maintien de l'autonomie financière et des activités de l'Administration, et durabilité des actifs.
Canadiens	Transport maritime sécuritaire dans la zone de pilotage atlantique. La durabilité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique va éviter les licenciements et les conséquences connexes du chômage.
Importateurs et exportateurs canadiens	Possibilité pour l'industrie du transport maritime de passer le coût de l'augmentation tarifaire aux importateurs et exportateurs de la zone de pilotage atlantique.

6. RÉVISION PROPOSÉE AUX LIQUIDITÉS ET INVESTISSEMENTS

Les changements sont établis en fonction des exigences financières de l'Administration, qui tiennent compte des volumes projetés et des dépenses planifiées. Étant donné que les recettes et les dépenses réelles différeront de ces estimations, des méthodes pour accumuler les écarts sont nécessaires pour qu'ils puissent être pris en considération lors de l'établissement des droits futurs et que des risques d'exploitation ne soient pas introduits sans le vouloir dans l'Administration. Il est également nécessaire d'absorber des facteurs imprévisibles – surtout les fluctuations dans les volumes de trafic résultant de circonstances imprévues (c.-à-d. fermetures ou ralentissements de raffineries, délivrance de certificats, sociétés maritimes qui quittent la région atlantique).

En déterminant le niveau des droits, l'Administration tient compte de ses besoins financiers actuels et futurs. Elle prend en compte, en autres choses, de ce qui suit pour établir les droits de service :

- Les besoins financiers de l'Administration et la mesure dans laquelle les charges d'exploitation sont variables;
- Les coûts d'immobilisations à venir prévus et la mesure dans laquelle des emprunts sont introduits; et
- Le solde actuel et anticipé du compte de liquidités et d'investissements.

La mesure principale de l'autonomie financière de l'Administration est son flux de trésorerie net. Les ajustements apportés aux flux de trésorerie projetés du plan de 2021 sont résumés ci-dessous, tout comme les soldes de l'encaisse et des économies budgétés :

	Plan exercice 2021	Impacts Come by Chance	Ajustement tarifaire	Prévisions exercice 2021
Liquidités totales au début de l'exercice	2 586	-	-	2 586
Liquidités générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	1 014	(1 413)	743	213
Flux de trésorerie finançant les activités				
Liquidités générées par les emprunts	8 409	8 000	-	409
Paievements des emprunts et loyers	(1 077)	121	-	(956)
Liquidités générées par (utilisées pour) les activités de financement	7 332	(7 879)	-	(547)
Liquidités (utilisées) pour les activités d'investissement – Ajouts d'immobilisations	(8 918)	6 807	-	(2111)
Total des changements de liquidités	(572)	(2 485)	763	(2 294)
Total des liquidités à la fin de l'exercice				
Solde et réserve de liquidités	128	(1 099)	763	(208)
Économies – Remplacement d'immobilisations	1 386	(1 386)	0	0
Économies – Obligations au titre des départs futurs	500	0	0	500
Total des liquidités à la fin de l'exercice	2 014	(2 485)	763	292

L'Administration a fixé les objectifs suivants pour mesurer son autonomie financière à long terme :

Solde et réserve de liquidités d'exploitation – L'Administration a une cible basée sur l'actif et le passif actuels pour son solde et sa réserve d'exploitation. Les liquidités en sus de cette exigence sont transférées dans les économies pour les besoins indiqués ci-dessous.

Étant donné les déclinés reliés à la COVID-19, la réserve a été nécessaire pour financer l'exploitation et l'Administration s'attend à recourir occasionnellement à un financement à court

terme pendant plusieurs années pour remplir son mandat. Le plan actuel consiste à recommencer à constituer une réserve d'ici la fin de 2024 et à atteindre la cible d'ici la fin de 2026.

Économies pour le remplacement des immobilisations – L'Administration a établi une stratégie de renouvellement de sa flotte à long terme, qui inclut un investissement dans de nouveaux navires ayant débuté en 2020. Cette stratégie comprend aussi des radoubs en milieu de vie et des constructions futures planifiées.

Les économies affectées à cela seront épuisées à mesure que l'Administration compose avec la crise actuelle. Le plan de construction des deux nouveaux navires est reporté et dépend de l'avenir à long terme de la raffinerie pétrolière dans la baie Placentia (T.-N.-L.). Il supposait qu'il y aurait une augmentation de l'emprunt à long terme précédemment anticipé pour ce projet, car la COVID-19 a eu des répercussions négatives sur les soldes de trésorerie de l'Administration. L'Administration n'affectera des fonds futurs aux économies prévues à cet effet que lorsque les cibles en matière de réserves financières seront atteintes.

Économies pour les obligations liées aux départs futurs – L'Administration se propose, entre autres objectifs financiers, de financer les obligations au titre des départs futurs pour les employés qui bénéficient de cet ancien avantage social. Il y a des années où des paiements plus importants sont nécessaires et ont un impact à court terme sur les flux de trésorerie. Le fait d'avoir ce fonds permet d'effectuer des paiements à même les économies sans répercussions sur les besoins en liquidités financés par les utilisateurs pendant ces années.

Étant donné les manques de liquidités occasionnés par la COVID-19, les économies dans ce fonds seront utilisées au cours des prochaines années pour effectuer ces paiements de départ et elles seront épuisées d'ici la fin de 2022. L'Administration ne va pas cotiser à l'avenir à des fonds destinés à faire des économies à cette fin tant que les cibles de réserves financières ne seront pas atteintes.

L'examen et la détermination d'un plan de secours approprié, qui inclut les liquidités et les économies, sont faits chaque année et serviront à établir les droits futurs.

7. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION RELATIVE AUX PRINCIPES DE PERCEPTION DES DROITS

Les principes qui régissent l'établissement de nouveaux droits ou la révision des droits existants par l'Administration sont énoncés dans le paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication de la façon dont l'avis se conforme au principe en question.

33.2 (1) a. Les droits de pilotage sont établis et révisés conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration, et qui énonce les conditions applicables à ces droits;

La méthodologie, qui est reflétée dans le présent document sur les détails et principes qui a été publié le 29 septembre 2020, a été placée sur le site Web de l'Administration comme l'exige l'art. 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Compte tenu de ces renseignements, toute personne assujettie aux droits de l'Administration peut calculer le montant qui serait à payer pour un service de pilotage donné.

33.2 (1) b. Les droits de pilotage sont conçus de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour éviter d'avoir à les payer;

Les droits de l'Administration ne sont pas structurés de sorte que la sécurité risque d'être affectée. Étant donné que les services de pilotage sont obligatoires dans les eaux de pilotage obligatoire où une évaluation des risques a déterminé que le pilotage est nécessaire pour la sécurité de la navigation, les usagers n'ont pas la possibilité de choisir d'utiliser ou non les services d'un pilote dans ces zones. En outre, la structure des droits de l'Administration est telle qu'ils ne peuvent pas être évités ou diminués en ajustant les opérations d'une manière qui réduit la sécurité.

33.2 (1) c. Les droits de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;

Les droits révisés qui sont proposés pour une affectation ne font pas la distinction entre un navire national ou étranger.

33.2 (1) d. Les droits de pilotage fixés par une Administration doivent lui assurer un financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;

Les droits proposés sont basés sur une dotation de charges d'exploitation et de coûts d'immobilisations, qui permettent à l'Administration de remplir son mandat et de mener à bien sa mission. Les majorations sont justes et raisonnables compte tenu de l'augmentation des coûts de fonctionnement, des impacts à plus court terme de la COVID-19 et des changements à plus long terme dans les niveaux de trafic anticipés.

33.2 (1) e. Le taux des droits de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après les prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoire;

Les droits de l'Administration sont établis en sachant qu'ils ne permettront pas de recouvrer toutes les dépenses de l'Administration pour 2021, en n'incluant pas d'autres recettes déterminées conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et les coûts pour se conformer à certaines exigences financières décrites à l'alinéa 33.2 (2) de la *Loi sur le pilotage*.

Pour l'exercice 2021, l'Administration ne devrait pas générer assez de ressources pour entamer sa stratégie de remplacement du capital sans épuiser ses réserves de fonctionnement et avoir besoin d'un financement additionnel. Les droits vont servir à ramener les finances de l'Administration à une position plus stable d'ici plusieurs années.

8. CONSULTATION

Des consultations sous diverses formes ont été tenues pour discuter des impacts de la baisse d'activité à la raffinerie sur le reste des utilisateurs du port. Des séances ont eu lieu en personne ou par vidéoconférence avec des représentants du terminal de transbordement de Whiffen Head, Canadian Maritime Agency LTD, Vale et la Fédération maritime du Canada.

L'essentiel du trafic maritime dans la baie Placentia est représenté par ce groupe de parties prenantes. Des alternatives aux augmentations tarifaires ont été présentées et les participants ont été encouragés à donner leur rétroaction. Les solutions de rechange aux hausses des droits de service consisteraient à réduire le nombre de pilotes et/ou la période pendant laquelle s'effectueraient les mouvements de navires. Les utilisateurs ne souhaitaient pas une réduction des services ou des ressources de pilotage, et ils ont parfaitement compris que les hausses des droits contenues dans cette proposition constituaient l'alternative.

9. RENSEIGNEMENTS SUR L'AVIS ET OBSERVATIONS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION

Le présent document Détails et principes est disponible en ligne et peut être téléchargé à partir du site web de l'Administration à <https://www.atlanticpilote.com/>.

Des renseignements sur les droits existants sont également fournis sur le site web de l'Administration. Des copies supplémentaires du présent Avis peuvent être obtenues en communiquant avec l'Administration :

Par écrit : Chef des affaires financières
Administration de pilotage de l'Atlantique
1791, rue Barrington, bureau 1801
Halifax (N.-É.) B3J 3K9

Par courriel : bbradley@atlanticpilote.com

Par télécopieur : 902-484-6347

Par téléphone : 902-426-1964