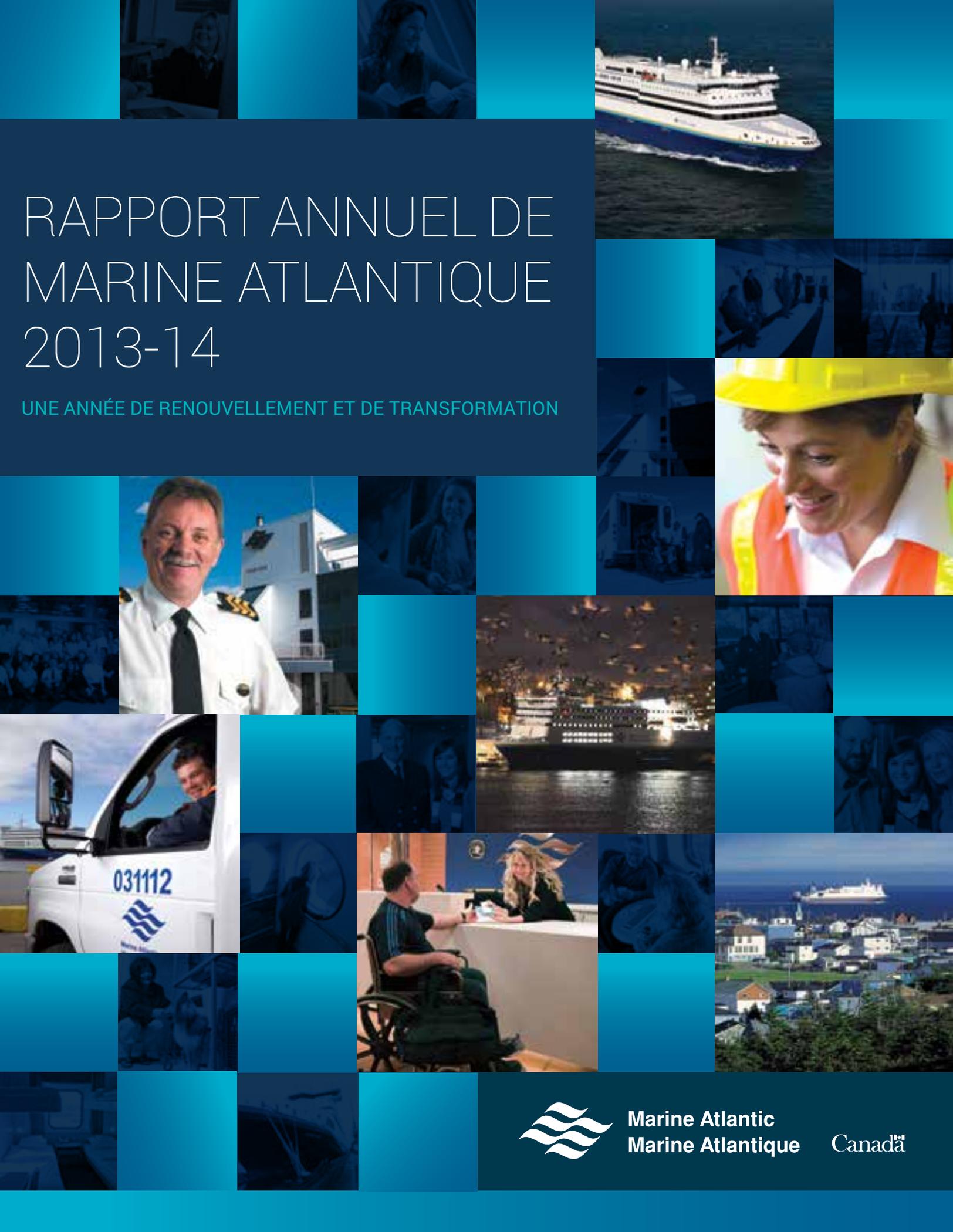


RAPPORT ANNUEL DE MARINE ATLANTIQUE 2013-14

UNE ANNÉE DE RENOUVELLEMENT ET DE TRANSFORMATION



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Canada



Marine Atlantic
Marine Atlantique

10 Fort William Place
Suite 302
St. John's, NL
A1C 1K4

MARINEATLANTIQUE.CA

02

Message du président du conseil

03

Message du président

04

Qui est Marine Atlantique?

08

Rétrospective de l'année

10

Renouvellement des
processus opérationnels

13

Sécurité : Une valeur fondamentale
de Marine Atlantique

14

Servir nos clients et raffermir
les relations avec la clientèle

17

Nos employés – La force
de notre entreprise

22

Perspectives d'avenir

23

Responsabilité sociale
organisationnelle

25

Collaboration entre le conseil
et la direction

28

Conseil d'administration

29

Aperçu financier

34

États Financiers



Faits saillants de 2013–14

Une année de renouvellement et de transformation



1





Message

du président du conseil



Encore une fois, l'exercice 2013-14 fut une période de changement et de renouveau pour Marine Atlantique. Il s'agissait de la quatrième année de mise en œuvre du financement de cinq ans sans précédent octroyé par le gouvernement du Canada, et un autre exercice marqué par les progrès dans notre quête pour devenir une société moderne et efficace, offrant des services à la clientèle de haute qualité.

Grâce à la rétroaction et à la reconnaissance que nous recevons de sources externes, nous pouvons constater que nos efforts produisent des changements positifs. L'an dernier, Marine Atlantique a été désigné « Employeur de renom » 2013 par le Conseil des employeurs de Terre-Neuve-et-Labrador, en plus de recevoir le prix Inclusion de la Coalition of Persons with Disabilities (Coalition des personnes handicapées) de Terre-Neuve-et-Labrador. Ces deux récompenses fort distinguées sont la preuve que nous améliorons les choses au bénéfice de nos employés, de nos clients et des collectivités portuaires.

Nos efforts s'appuient sur trois piliers de renouvellement et de changement : le renouvellement de la flotte, la modernisation des infrastructures à terre et le changement des processus commerciaux. Nos employés continuent d'être le fondement de notre succès. Leur travail acharné, leur dévouement et leur engagement se sont traduits par une hausse du taux de satisfaction de la clientèle de l'ordre de 18 % depuis 2010.

Nos efforts ont entraîné de nombreux changements, et nous continuerons de prendre appui sur nos progrès au cours des mois à venir. Notre programme agressif d'infrastructures à terre, de même que nos efforts en vue d'améliorer nos processus commerciaux, se poursuivront au cours du prochain exercice.

Au moyen de dialogues, de consultations et du travail concerté, le conseil d'administration travaille en collaboration étroite avec l'équipe de gestion, et guide celui-ci dans la mise en œuvre des nombreux changements prévus, en mettant l'accent sur les valeurs d'entreprise qui définissent les activités de nos employés au quotidien. Ces efforts se poursuivront au cours des douze prochains mois.

Nous tenons à remercier le gouvernement du Canada pour son appui continu et ses investissements dans notre service. Nous continuerons de collaborer dans l'atteinte de nos objectifs à long terme. Chacun de nous chez Marine Atlantique avons pris l'engagement de rendre notre service moderne et efficace tout en fournissant une traversée plaisante à bord de nos navires. Nos efforts portent fruit, et nous sommes en bonne voie de réaliser nos objectifs en matière de service. Nous sommes impatients de partager nos réussites continues dans notre quête visant l'atteinte d'un service robuste, fiable et efficace, axé sur notre programme de renouveau et de changement.

Bien à vous,

Rob Crosbie, président du conseil d'administration



Message

du président et chef de la direction

Les douze derniers mois ont été fort occupés chez Marine Atlantique. Nous avons en effet entrepris un ambitieux programme de renouvellement des actifs et de changement de nos processus respectant en tout temps notre engagement à l'égard de la sécurité.

La sécurité, la fiabilité et l'efficacité sont le fondement de chacune des initiatives que nous entreprenons dans le cadre de notre cheminement. Ces trois valeurs fondamentales étant aussi au cœur de notre prise de décisions, nous avons poursuivi notre processus de renouvellement et lancé de nouvelles initiatives pour favoriser l'atteinte de nos objectifs : améliorations des technologies et des infrastructures, renforcement de nos processus financiers et de nos systèmes de gestion, amélioration de nos pratiques en matière d'entretien et mise en place de nouveaux programmes à l'intention des employés. Par leurs efforts et leur engagement continu, nos employés ont joué un rôle déterminant dans nos améliorations et nos réussites, et leur dévouement à notre cause mérite d'être félicité.

Du point de vue des infrastructures, d'importants travaux ont été entrepris encore cette année à nos trois terminaux. Des investissements majeurs sont réalisés pour améliorer nos installations, notamment par des améliorations des infrastructures d'amarrage ou par le réaménagement de nos terminaux. À North Sydney, la construction de notre nouveau terminal est en cours, et nous avons effectué d'importantes améliorations intérieures et extérieures à notre terminal de Port aux Basques. À Argentia, des travaux d'amélioration et de modernisation des infrastructures d'amarrage sont en cours d'exécution. Tous ces investissements visent à renforcer la fiabilité de nos services et à rehausser l'expérience des usagers.

Nous apportons également des changements à nos processus commerciaux. L'an dernier, nous avons pris des mesures pour raffermir davantage notre culture de sécurité, mettre à niveau nos équipements et systèmes de technologies de l'information afin de soutenir notre plan d'entreprise, et améliorer l'efficacité de nos fonctions opérationnelles essentielles de manière à atteindre nos objectifs globaux. Nous avons mis davantage l'accent sur les initiatives axées sur le service à la clientèle, ce qui s'est traduit par des améliorations notables du taux de satisfaction globale des clients. En effet, 87 pour cent de nos clients interrogés l'an dernier ont affirmé que leurs attentes avaient été satisfaites ou surpassées. Nous avons aussi continué de renforcer nos processus de communication et avons fait nos premiers pas dans l'univers en constante expansion des médias sociaux. Tout cela a été fait dans le respect des valeurs d'entreprise clés qui guident nos activités quotidiennes.

Nous sommes conscients que les interruptions de service provoquent des effets à longue portée sur nos clients. Au cours de l'année dernière, nous avons connu deux incidents de cette nature. Le premier est survenu durant l'été, et concernait le MV *Blue Puttees*. Le second, survenu en hiver, était dû aux conditions météorologiques et de glaces extrêmes. Nous continuerons de collaborer avec l'ensemble des parties intéressées pour veiller à minimiser les impacts de telles interruptions et pour offrir le service le plus moderne et le plus efficace que possible à nos clients tout au long de l'année, en tirant des leçons de ces situations dans toute la mesure du possible.

Nous avons réalisé des progrès considérables depuis la mise en œuvre de notre programme de renouvellement, et nous sommes impatients d'entreprendre de nouvelles améliorations dans les prochains mois. Nous savons que nous sommes sur la bonne voie car nous recevons de bons commentaires et de la reconnaissance de sources externes. Et grâce à notre engagement à l'égard de nos trois priorités clés qui sont la sécurité, la fiabilité et l'efficacité, nos clients continueront de connaître un service de traversier amélioré durant les mois à venir.

Bien à vous,

Paul Griffin, président et chef de la direction



Qui est Marine Atlantique?

Chez Marine Atlantique, nos valeurs d'entreprise guident toutes nos activités, et ce, à chaque jour

Profil de notre société

Marine Atlantique, dont le siège social est à St. John's, T.-N.-L., gère des terminaux aux ports terre-neuvien-et-labradorien de Port aux Basques et d'Argentia, ainsi qu'au port néo-écossais de North Sydney. La société assure des services traversiers de deux liaisons : un service traversier quotidien de 96 milles marins maintenu à longueur d'année entre Port-aux-Basques et North Sydney, et un service traversier trihebdomadaire saisonnier de 280 milles marins entre Argentia et North Sydney (assuré seulement de la mi-juin à la fin septembre).

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace: le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, le *Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*.

La société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. Marine Atlantique assume le mandat constitutionnel de « maintenir, en fonction de la demande, entre North Sydney et Port aux Basques, un service de navires à vapeur de passagers ». Ce service est un lien essentiel entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la partie continentale du Canada.



La ministre du Transport Lisa Raitt lors de sa visite au terminal de North Sydney.

Marine Atlantique constitue un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle mène ses activités. Les niveaux d'emploi au sein de la société culminent à environ 1 348 personnes pendant la période estivale de pointe. L'effectif de Marine Atlantique est principalement syndiqué : environ 96 % des employés sont membres de l'un des cinq syndicats couverts par six conventions collectives.

Notre mission

Marine Atlantique s'est donné pour mission d'offrir un service de traversier sûr, écologique et de grande qualité de manière fiable, courtoise et économique entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse.

Nos valeurs

Sécurité

La protection des gens, de la propriété et de l'environnement constitue notre priorité ultime. L'excellence dans la gestion du rendement en matière de santé, sécurité et environnement est essentielle à notre durabilité et aux succès commerciaux à long terme.

Intégrité

Nous disons ce que nous pensons, nous pensons ce que nous disons et nous faisons ce que nous disons. L'honnêteté et la transparence suscitent la crédibilité et pavent la voie à l'engagement. Nos actions vont toujours dans le sens ce que nous disons. La réputation de notre société dépend de notre comportement éthique dans toutes nos actions.

NOS VALEURS



TRAVAIL D'ÉQUIPE



ENGAGEMENT



SÉCURITÉ



INTÉGRITÉ



EXCELLENCE

Excellence

Nous sommes passionnés au sujet de nos clients et de nos services. Nous sommes fiers de ce que nous faisons et avons pris l'engagement d'améliorer continuellement la manière dont nous menons nos activités par l'innovation et le partage de l'information. Nous mettons un fort accent sur les besoins de nos clients et nous sommes dévoués à satisfaire leurs besoins avec un sentiment d'urgence.

Travail d'équipe

Nous nous venons en aide mutuellement. Travailler ensemble rapporte toujours de meilleurs résultats.

Engagement

Nous avons tous la responsabilité de notre rendement et du succès de l'entreprise. Nous comprenons notre engagement mutuel entre employés et envers les clients.

Nos activités

Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules, conformément à son mandat. La société transporte quotidiennement des passagers, véhicules passagers et leurs occupants, camions gros porteurs et chauffeurs, remorques sans tracteur et autres véhicules tels les autocaravanes, les autocars et les motocyclettes.

Seul service à assurer la traversée quotidienne entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse à longueur d'année, la société transporte des produits entrant et quittant la province via l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises tels que fruits, légumes et viandes sont transportées quotidiennement et les industries locales de Terre-Neuve se fient à notre service pour maintenir une chaîne

« *Nous nous venons en aide mutuellement. Travailler ensemble rapporte toujours de meilleurs résultats.* »

d'approvisionnement à l'intention de leur clientèle de l'île. Servir les clients commerciaux est important pour Marine Atlantique, car ce segment de la clientèle représente une partie considérable de l'ensemble de nos revenus.

Constituant le seul moyen de transport quotidien des véhicules passagers vers l'île et en provenance de celle-ci, Marine Atlantique est aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers soutiennent la liaison entre l'île de Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada. Au cours des mois de l'été, Marine Atlantique transporte d'importants volumes d'achalandage de touristes, résidents et non-résidents, et joue un rôle clé dans le soutien de l'industrie du tourisme de la province. Les passagers représentent environ 25 % du volume d'achalandage total et la plupart de ces clients sont transportés au cours de la période estivale.

Marine Atlantique est un service traversier hybride avec des navires conçu pour satisfaire les besoins de sa clientèle diversifiée. À partir de l'envoi de grands volumes de marchandises jusqu'à l'offre de commodités modernes à ses passagers, Marine Atlantique s'efforce de procurer une expérience de voyage de qualité à tous ses clients.



A photograph of a man and a young girl smiling on the deck of a ship. The man is standing behind the girl, and both are looking towards the right. The image is overlaid with a semi-transparent teal rectangle containing white text. The background shows the ship's railing and the ocean.

Marine Atlantique S.C.C. est une société de transport qui procure une liaison essentielle entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. La société est un élément fondamental de l'économie du Canada atlantique, particulièrement à Terre-Neuve-et-Labrador, car elle transporte des biens (comme des aliments, des fournitures médicales et des produits de détail) ainsi que des personnes (y compris les résidents voyageurs et les touristes). À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique a le mandat d'offrir un service de traversier à longueur d'année aux passagers et aux clients commerciaux.



Tous les navires de Marine Atlantique sont de cote glace, une nécessité pour franchir les épaisses glaces qui peuvent se former dans le détroit de Cabot en hiver et au printemps.

Notre environnement d'exploitation

Marine Atlantique exploite l'une des liaisons nautiques les plus exigeantes au monde. En activité à longueur d'année, les navires et les équipages de la société doivent être capables de naviguer tout autant pendant les journées agréables d'été que dans des conditions hivernales difficiles.

Le service de Marine Atlantique est fortement influencé par son environnement opérationnel. Aussi, les capitaines et les équipages des navires surveillent constamment les prévisions météorologiques pour assurer la sécurité des traversées. Nos navires doivent traverser le golfe du Saint-Laurent, où des vents forts et de hautes vagues peuvent survenir à n'importe quel moment de l'année. Cette région se caractérise par d'épaisses glaces qui peuvent restreindre nos activités en période hivernale, ce qui illustre bien pourquoi Marine Atlantique nécessite des navires brise-glace pour assurer son service.

Bien que Marine Atlantique s'efforce de réduire les perturbations du service, les retards dus aux conditions météorologiques demeurent inévitables. Par temps défavorable, les capitaines, les membres d'équipage et les employés de Marine Atlantique s'efforcent alors diligemment de rétablir les activités aux horaires normaux.

Nos normes de sécurité et nos règlements

Nos navires sont entretenus conformément aux normes élevées établies par des organisations telles que la Sécurité maritime de Transports Canada et la société de classification Det Norske Veritas, et se conforment aussi au Code international de gestion de la sécurité (CIGS). Marine Atlantique est assujettie à divers règlements et lois, dont notamment: *le Code canadien du travail*, *la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements apparentés*, *la Loi sur la responsabilité en matière maritime et les règlements apparentés*, *la Loi sur la marine marchande du Canada et les règlements apparentés*, *la Loi sur la gestion des finances publiques et le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*. La société est en outre assujettie à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, le plus important de tous les traités internationaux visant la sécurité des navires marchands.



Rétrospective de l'année

Les améliorations continues de Marine Atlantique en font une société moderne et efficace qui offre des services à la clientèle de haute qualité

Le renouvellement constamment privilégié

Le programme de renouvellement de Marine Atlantique s'est poursuivi en 2013-2014 dans le cadre de l'engagement de financement de cinq ans du gouvernement du Canada annoncé dans le budget de 2010.

Les améliorations aux infrastructures à terre ainsi que le changement des processus commerciaux constituaient une part importante des activités de revitalisation exécutées dans l'ensemble des installations de Marine Atlantique. Ces améliorations rehaussent la qualité du service offert aux clients, améliorent la fiabilité de nos services et nous permettent de devenir une société moderne et efficace fournissant un service à la clientèle de haut niveau.

Renouvellement des infrastructures à terre

Les trois terminaux de Marine Atlantique ont continué de bénéficier d'investissements et d'améliorations durant l'exercice 2013-2014, dans la foulée des travaux majeurs entrepris au cours des années précédentes. Ce sont donc près de 32 millions de dollars qui ont été injectés dans les immobilisations à terre au cours du quatrième exercice du programme de renouvellement continu. Tous ces investissements visent à rehausser l'expérience des usagers des traversiers de Marine Atlantique.



North Sydney

Les travaux de construction du nouveau terminal de North Sydney ont été entamés. Le nouvel immeuble sera moderne, efficace et écologique. Il offrira de nouvelles commodités, par exemple une aire de repos avec sièges pour les conducteurs commerciaux. Le coût du nouveau bâtiment, conception et construction incluses, est évalué à environ 20 millions de dollars.

Les améliorations des installations d'alimentation électrique aux quais ont été achevées. Celles-ci permettent d'alimenter les navires de Marine Atlantique lorsqu'ils ne sont pas en service, ce qui se traduit par des économies de carburant en période d'entretien, une baisse des coûts à long terme pour Marine Atlantique, et un impact moins important sur l'environnement.

Ces investissements s'inscrivent dans une série d'améliorations des immobilisations à terre, dont notamment la construction d'un nouveau bâtiment de manutention, l'ouverture d'un nouveau bâtiment destiné à l'administration et à l'entreposage, la modernisation et l'agrandissement de l'aire de rassemblement, l'amélioration du système d'infrastructure électrique et des rénovations aux quais.



Port aux Basques

L'amélioration du quai vieillissant a été achevée au terme de plusieurs mois de travaux de démolition et de construction. Les nouvelles infrastructures d'amarrage offriront la flexibilité opérationnelle requise et rehausseront l'efficacité du chargement et du déchargement de nos navires tout en assurant un service sécuritaire et fiable.

Les améliorations du terminal ont été entreprises en deux phases. La première phase, aujourd'hui complétée, était axée sur les améliorations intérieures. La seconde est en cours et prévoit d'autres rénovations intérieures de même que des travaux d'amélioration extérieure.

Ces investissements s'ajoutent aux autres projets dont l'agrandissement de la zone des remorques sans tracteur, des améliorations de l'aire de stationnement, la construction d'un hangar d'entreposage de sel et d'un immeuble pour contrôleurs ainsi qu'un système de ravitaillement amélioré.



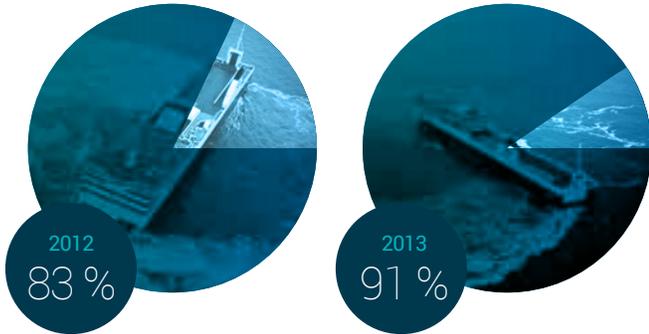
Argentia

Les travaux d'amélioration des infrastructures d'amarrage ont commencé. Ils visent à rehausser la fiabilité, l'efficacité et la sûreté des services de Marine Atlantique. Ces investissements s'ajoutent aux autres projets d'amélioration des immobilisations à terre, dont notamment : des améliorations du terminal, de nouvelles billetteries, des améliorations à l'aire de rassemblement, un nouveau système d'éclairage extérieur, un nouveau système d'amarrage et des améliorations au bâtiment de manutention.

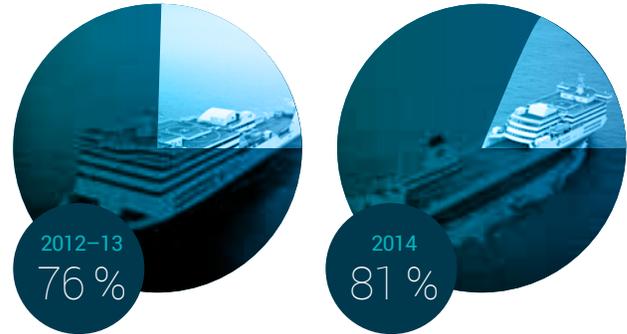


Fiabilité des navires

Saison estivale 2013-14



Reste de l'année 2013-14



Renouvellement des processus opérationnels

10

Pour donner suite aux changements amorcés à l'exercice précédent, un certain nombre de nouvelles initiatives ont été lancées en 2013-2014 en vue de permettre à la société de mieux mener ses activités et de devenir plus efficace. Une grande attention a été portée au renouvellement de l'infrastructure de technologie de l'information et des pratiques financières pour soutenir la société dans l'atteinte de ses objectifs opérationnels.

Renouvellement des technologies de l'information

Les technologies de l'information jouent un rôle prépondérant en ce qui a trait au soutien du plan opérationnel global de Marine Atlantique. D'importants investissements continuent d'être réalisés dans cette fonction opérationnelle clé, notamment par la modernisation des infrastructures désuètes, des réseaux de données de l'entreprise et des capacités en matière de tenue de dossiers, et par l'introduction d'un système téléphonique voix sur IP (VoIP).

Renouvellement des pratiques relatives à l'entretien

L'examen des pratiques de Marine Atlantique en matière d'entretien a permis de mettre en œuvre de nouvelles approches et de réaliser des gains en efficacité qui ont jeté les bases à une meilleure responsabilité financière et à des programmes d'entretien plus efficaces. Des améliorations ont été réalisées dans plusieurs secteurs et se sont traduites par des changements positifs d'un bout à l'autre de la société. Parmi ces initiatives, notons, entre autres : un nouveau programme de carénage/de planification des entretiens majeurs pour les navires de Marine Atlantique, un programme



optimisé d'entretien préventif, un programme d'alimentation électrique aux quais afin de mieux utiliser l'équipement, et un ordonnancement plus efficace des activités d'entretien.

Renouvellement du processus d'approvisionnement

Les processus d'acquisition de Marine Atlantique ont été révisés à fond afin de les harmoniser aux meilleures pratiques de l'industrie. La responsabilisation a été accrue, et de meilleurs contrôles et de meilleures évaluations ont été établis afin d'assurer la mise en place de contrôles financiers plus rigoureux et de façons de faire plus rentables.

Des efforts importants ont été déployés en matière de recrutement et de formation durant l'année afin de rehausser les compétences de l'équipe d'approvisionnement, ainsi qu'au niveau de la formation des autres équipes et de la consolidation des relations et des communications avec celles-ci au sujet des processus de gestion de la chaîne logistique. L'accent a aussi été mis sur l'amélioration des procédures d'évaluation et d'attribution de contrats, sur les indicateurs de rendement clés, sur la surveillance et le suivi actif des contrats, ainsi que sur les services à valeur ajoutée, pour veiller à ce que Marine Atlantique fournisse des produits et services appropriés au bon endroit, au bon moment et au bon prix. Ces initiatives internes de changement des processus commerciaux ont entraîné des économies considérables pour la société.

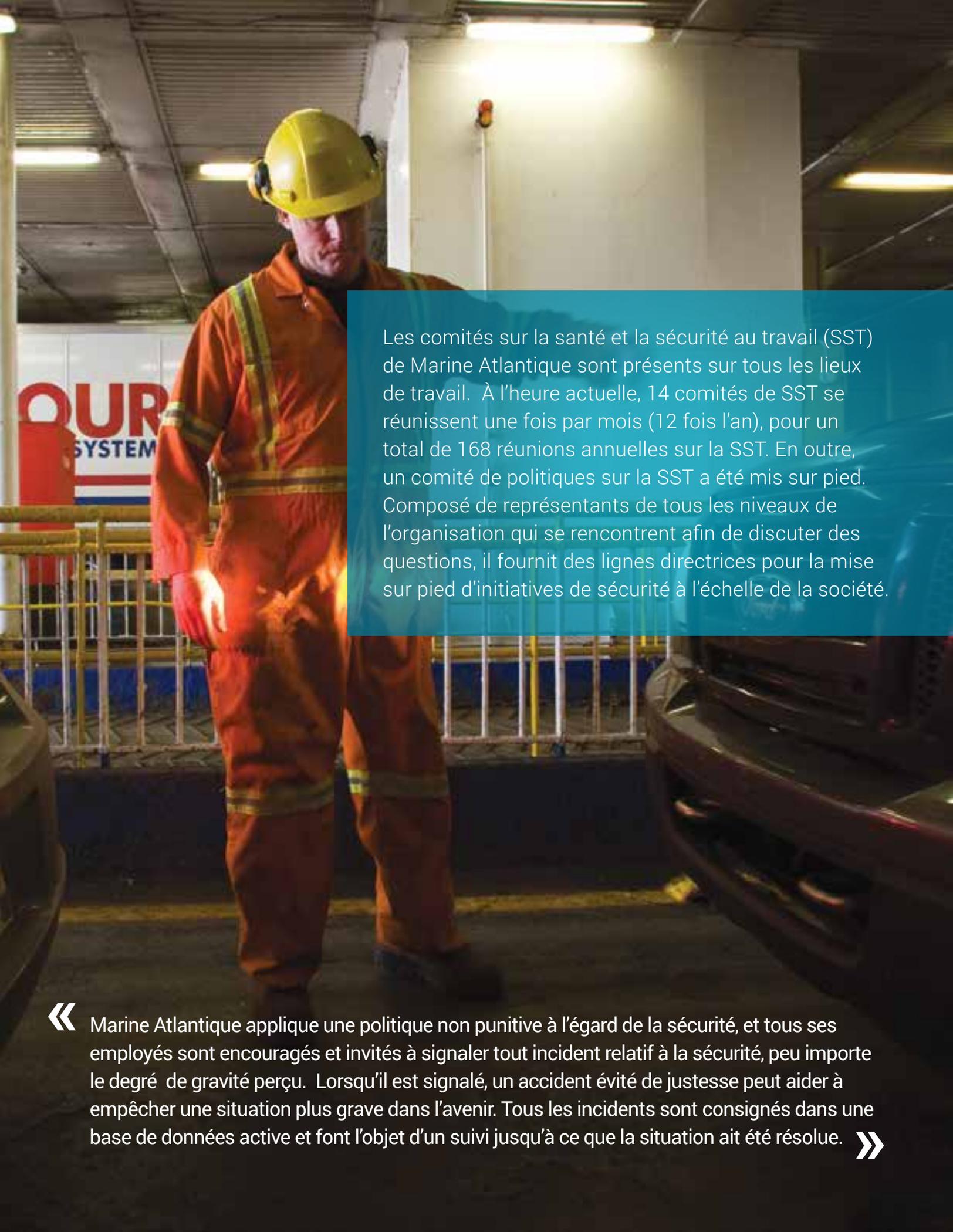
Atteinte de nos exigences en matière de services

Le processus de renouvellement de Marine Atlantique portait principalement sur des efforts en vue de s'assurer de la disponibilité de nos employés les plus qualifiés et d'être suffisamment dotés en personnel pendant les périodes les plus achalandées. Les processus internes ont donc été ajustés pour veiller à ce que notre personnel soit disponible pour répondre aux besoins des clients. Ces efforts continueront d'être au cœur des changements dans nos processus commerciaux dans l'avenir.

Initiatives de renforcement des communications

Une communication efficace avec les clients et les parties intéressées est essentielle au succès de Marine Atlantique. Pour aider à renforcer davantage ses activités de communication, la société a ouvert des comptes sur les médias sociaux au cours de l'exercice 2013-2014, donnant lieu à une rétroaction de la clientèle des plus positives. Ces plates-formes procurent de nouveaux outils pour encourager et faciliter un dialogue efficace avec la clientèle.





Les comités sur la santé et la sécurité au travail (SST) de Marine Atlantique sont présents sur tous les lieux de travail. À l'heure actuelle, 14 comités de SST se réunissent une fois par mois (12 fois l'an), pour un total de 168 réunions annuelles sur la SST. En outre, un comité de politiques sur la SST a été mis sur pied. Composé de représentants de tous les niveaux de l'organisation qui se rencontrent afin de discuter des questions, il fournit des lignes directrices pour la mise sur pied d'initiatives de sécurité à l'échelle de la société.

« Marine Atlantique applique une politique non punitive à l'égard de la sécurité, et tous ses employés sont encouragés et invités à signaler tout incident relatif à la sécurité, peu importe le degré de gravité perçu. Lorsqu'il est signalé, un accident évité de justesse peut aider à empêcher une situation plus grave dans l'avenir. Tous les incidents sont consignés dans une base de données active et font l'objet d'un suivi jusqu'à ce que la situation ait été résolue. »

Sécurité : Une valeur fondamentale de Marine Atlantique



La santé et la sécurité des clients, employés, et entrepreneurs est la priorité absolue de Marine Atlantique dans tout ce qu'elle fait.

Marine Atlantique continue de promouvoir la sensibilisation à l'égard de la sécurité par l'intermédiaire de ses comités sur la santé et la sécurité au travail, de campagnes internes portant sur la sécurité, d'initiatives de communication internes et de sommets sur la sécurité.

En 2013-2014, Marine Atlantique a planifié des activités de préparation en cas d'urgence afin d'être prête à toute éventualité. Les scénarios de ce type revêtent une grande importance car ils veillent à ce que la société soit prête en cas de situation d'urgence, comme le démontre l'événement du 31 juillet survenu sur le *Blue Puttees*. Faisant suite à cet incident, et après consultation du Bureau de la sécurité des transports et de diverses agences connexes, Marine Atlantique a procédé à une analyse de la Gestion des ressources à la passerelle, pour ensuite mandater le Conseil national de recherches, un organisme de recherches indépendant hautement spécialisé, afin de nous aider à réaliser la recherche requise au sujet de la vitesse à laquelle un navire doit entrer et sortir de chacun de nos ports. Des leçons ont été tirées de cet incident, de

sorte que les améliorations apportées et les travaux ayant été exécutés contribueront à ce qu'une telle situation ne se reproduise plus.

Marine Atlantique s'est jointe au Groupe de gestion des urgences du Conference Board du Canada. Ce Groupe prospecte les pratiques dominantes dans le domaine de la gestion des urgences et aide à établir des ponts ainsi que des compétences plus solides en matière de préparation en cas d'urgence entre les premiers répondants et organismes des secteurs public et privé.

Du point de vue de la sécurité, la société a modifié les plans de sécurité de ses terminaux de façon à mieux orienter les activités de nos traversiers et à assurer la sûreté et la sécurité des clients et employés. Un nouvel enquêteur a de plus été recruté pour identifier, de façon proactive, les possibilités d'amélioration, de même que pour assurer le suivi des problèmes de sécurité pouvant survenir d'un bout à l'autre de la société.

En ce qui a trait à l'environnement, Marine Atlantique met la touche finale à son plan de gestion environnementale, lequel énonce et régit les activités de la société.



Servir nos clients et raffermir les relations avec la clientèle

Marine Atlantique continue de collaborer avec ses clients et avec les parties intéressées en vue de fournir un service de traversier moderne, efficace et fiable. Les taux de satisfaction de la clientèle et de fiabilité du service continuent de s'améliorer d'année en année. Au cours de l'exercice précédent, un certain nombre d'initiatives ont été entreprises pour renforcer davantage nos initiatives en matière de service aux clients, ainsi que pour raffermir les relations et en nouer de nouvelles avec les groupes d'intervenants clés qui comptent sur le service de Marine Atlantique pour combler leurs besoins en matière de transport et d'expédition.

14

Processus de réservation commerciale

Grâce à un dialogue permanent avec le Conseil canadien du commerce de détail, qui représente la majeure partie des distributeurs de biens sur l'île de Terre-Neuve, ainsi qu'avec des représentants de l'industrie du camionnage, Marine Atlantique a mis sur pied des séances de consultation avec les parties intéressées afin de recueillir de l'information et des commentaires à propos du processus de réservation commerciale. Les entreprises commerciales ayant voyagé à bord des navires de Marine Atlantique au cours des deux dernières années étaient invitées à y prendre part. L'objectif consiste à identifier les divers besoins des clients de Marine Atlantique de tous les secteurs afin d'aider la société à élaborer un éventuel nouveau processus permettant de mieux gérer et transporter nos clients commerciaux.

Partenariats de chaîne logistique

Reconnaissant que Marine Atlantique est un élément indispensable de la chaîne logistique de ses clients, la société a entrepris des discussions et des consultations régulières au sujet des besoins de ces importants partenaires commerciaux.

Marine Atlantique continuera d'accorder une importance particulière à l'écoute et à la compréhension des besoins de ses clients.

Initiatives en matière de commercialisation

Marine Atlantique a continué d'investir dans la commercialisation de ses services auprès de nouveaux clients ainsi que de clients potentiels afin de générer de nouvelles occasions d'affaires et de nouveaux revenus. Au cours de l'année, de nouvelles campagnes publicitaires ont été lancées dans les médias imprimés, à la radio et sur le Web. La société a également renforcé ses messages publicitaires, passant du slogan « Nous changeons pour vous » à « Chaque voyage est important » pour tenir compte des progrès accomplis durant le processus de renouvellement de Marine Atlantique et de l'importance accordée à la clientèle.

Des représentants de la société ont également pris part à divers salons commerciaux afin de distribuer de l'information à des clients potentiels, et s'est associée à la populaire émission The Amazing Race Canada, dans laquelle elle a été mise en vedette lors de son passage dans le Canada atlantique.

Fenêtre de statistiques sur la clientèle

EXPÉRIENCE DU PERSONNEL

90% des clients se disent très satisfaits de la courtoisie du personnel à bord des navires et aux terminaux



RECOMMANDATION

87% des clients sont susceptibles de recommander Marine Atlantique à leurs amis et leur famille



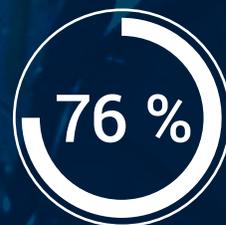
ATTENTES

87% des clients nous ont affirmé que leurs attentes avaient été atteintes ou dépassées



EXPÉRIENCE À BORD

76% des clients se disent très satisfaits de leur expérience à bord des navires



FIABILITÉ

69% des clients se disent très satisfaits de la fiabilité du service de Marine Atlantique (jusqu'à 66% en 2012-2013)



Programme Excellence du service

Mis sur pied à l'exercice précédent, le programme Excellence du service a été étoffé en 2013-14 en vue de dispenser aux employés une formation uniforme et de qualité en matière de service à la clientèle. Ces activités de formation aideront à raffermir les interactions avec la clientèle et fourniront à nos clients une meilleure expérience de traversée.

Partenariat pour la distribution de magazines à bord des navires

Marine Atlantique a lancé un projet pilote en collaboration avec le magazine Downhome afin de distribuer une copie gratuite du magazine aux clients montant à bord de ses navires. Les magazines sont accompagnés d'un encart à l'effigie de Marine Atlantique, incluant des profils d'employés et des messages d'entreprise. Les commentaires des clients au sujet de cette initiative ont été très positifs. Marine Atlantique entreprendra un processus de demande de propositions en 2014-2015 afin de développer un partenariat en vue de la distribution d'une publication aux clients voyageant à bord des navires de Marine Atlantique.





Nos employés – La force de notre entreprise

Les employés de Marine Atlantique sont le fer de lance des succès de la société. Grâce à la formation continue ainsi qu'à des initiatives de recrutement et de rétention du personnel, à des programmes de récompenses, des avantages sociaux et autres initiatives connexes, Marine Atlantique se forge peu à peu une réputation d'excellent milieu de travail et de société qui investit dans ses employés.





Le président et chef de la direction Paul Griffin recevant un prix Employeur de renom remis par le Conseil des employeurs de Terre-Neuve.



Le président du conseil d'administration Rob Crosbie, le président et chef de la direction Paul Griffin et le ministre de l'Emploi Jason Kenney et du développement social avec le prix Employeurs de renom.

Employeur de renom

18

Le 14 février dernier, le Conseil des employeurs de Terre-Neuve-et-Labrador a décerné le prix Employeur de renom 2013 à Marine Atlantique.

Le prix Employeur de renom est remis annuellement afin de souligner les employeurs qui illustrent le leadership, l'innovation, la créativité et une croyance fondamentale dans la valeur d'une main-d'œuvre en santé, sécuritaire et motivée. Le prix souligne également les employeurs qui considèrent leurs employés en tant que partie essentielle et intégrale aux succès de l'entreprise.

Par ce prix, on reconnaît la solide main-d'œuvre de Marine Atlantique et ses stratégies relatives aux ressources humaines et l'investissement fait dans les gens dont l'accent est mis sur la santé et la sécurité au travail, le développement du leadership, la formation efficace, des stratégies de communication interne ainsi que la reconnaissance et la récompense des efforts des employés. Toutes ces initiatives ont contribué à rehausser les activités de recrutement et de conservation de l'entreprise et de là, à faire de Marine Atlantique un employeur de choix.

La formation de nos meneurs

Les initiatives en matière de leadership et de formation ont continué d'être l'une de nos priorités en 2013-2014. Diverses pratiques ont été mises en place pour veiller à ce que les gestionnaires disposent des outils appropriés pour renforcer leurs compétences en supervision et pour exécuter leur travail efficacement du point de vue du leadership. La société a créé un programme de développement du leadership basé sur un procédé d'évaluation à 360 degrés par les pairs.

Le programme Navigating Through Change (Naviguons à travers le changement), mis à l'essai à l'exercice précédent, a été lancé à l'échelle de toute la société. Il permet aux employés de comprendre comment les changements se répercutent sur les personnes et sur l'organisation.

De tels programmes renforcent davantage les talents de leadership au sein de Marine Atlantique pour le présent et pour l'avenir.

Formation de nos employés

Marine Atlantique s'engage à appuyer la mise en œuvre d'activités additionnelles de formation et de perfectionnement professionnel de ses employés. Pour compléter la base de connaissances des employés, le personnel reçoit une formation annuelle de mise à jour sur les meilleures pratiques et sur les modifications apportées à la réglementation encadrant l'industrie du transport maritime.



Planification de la main-d'œuvre

Notre société reconnaît qu'il importe de planifier la main-d'œuvre et de veiller à disposer du personnel et des compétences appropriés pour orienter nos activités dans l'avenir. En 2013-2014, Marine Atlantique a élaboré un programme de planification de la main-d'œuvre qui raffermira notre capacité à évaluer notre main-d'œuvre actuelle, l'évolution de nos besoins ainsi que l'évolution de ceux-ci afin d'assurer la mise en place d'une robuste stratégie de planification de la relève. Notre approche stratégique à l'égard des besoins de nos employés fait partie du cycle de planification annuel et est intégrée à notre budget ainsi qu'à nos processus de planification d'entreprise. Grâce à une stratégie de planification de la main-d'œuvre aussi efficace, nous nous assurerons de disposer de l'effectif adéquat afin de mettre en œuvre les initiatives énoncées dans notre plan d'entreprise.

147 employés

147 employés ont fait
246 622 820 pas dans le cadre
du Programme de mieux-être des
employés. Cela équivaut à quatre
fois le tour du monde!

246 622 820
pas

Programme de mieux-être des employés

Marine Atlantique est très fière de son programme de mieux-être des employés qui continue de croître grâce à l'apport de notre main-d'œuvre. Le défi @live de notre société continue de prendre de l'ampleur et d'encourager les employés à travers l'organisation à pratiquer de saines activités. Les employés peuvent participer en équipes ou individuellement et voir leurs accomplissements récompensés par des prix. Au cours de l'été et de l'automne 2013, Marine Atlantique a participé au Global Corporate Challenge (le défi global de l'entreprise) lors duquel des équipes d'employés ont affronté d'autres sociétés dans le cadre d'une simulation en ligne de course autour du monde dont l'objectif consistait à accroître l'activité physique, améliorer les habitudes alimentaires, encourager de saines habitudes de vie et promouvoir le travail d'équipe.

19

Communications internes

Marine Atlantique continue d'investir de consacrer d'importantes ressources dans ses communications avec ses employés. Par l'entremise d'initiatives telles que Strait Talk (bulletin interne mensuel), de mises à jour informatives et d'avis s'adressant à tous les employés, d'avis bimensuels s'adressant aux directeurs, de réunions informelles sur la sécurité, d'une visite annuelle de mise à jour du président pour les employés, de questionnaires à remplir par les employés, de groupes de discussion et d'évaluations du lieu de travail, l'information est partagée et de précieux commentaires sont reçus des employés afin d'aider à cerner les secteurs à améliorer au niveau de l'organisation et du milieu de travail.





Félicitations à John Gillis, Linda Berkshire, Mike Keeling, Albert Edwards, Paula Cooper, Mary Beth Armstrong, Sue Holmes, Wayne Hann et Bill Walsh.
Absents sur la photo : John Gillis, Linda Birkshire, Mike Keeling, Albert Edwards, Sue Holmes et Wayne Hann.

Prix et distinctions

La reconnaissance des efforts et des réussites de ses employés est l'une des priorités de Marine Atlantique. Parmi les prix et distinctions prévus par le programme de reconnaissance, notons : les prix Ripple, les prix de Distinction et les prix du Président, remis aux employés qui, par leurs gestes, ont fait montre d'un engagement exceptionnel sur le lieu de travail et dans la collectivité. Un autre prix, le Prix Bright Ideas (Idées géniales), récompense les employés dont les idées ont aidé la société à améliorer sa façon de gérer ses affaires ou d'exploiter son entreprise sur une base quotidienne. Des cérémonies de remise de prix se tiennent annuellement dans chacune des villes portuaires où nous sommes présents.

Un nouveau prix récompensant le bénévole de l'année a été annoncé en 2013-2014 et sera décerné pour la première fois au cours de l'exercice 2014-2015. Ce prix vise à reconnaître les efforts d'un employé qui fait une différence dans sa collectivité grâce à son bénévolat. Le bénévole de l'année recevra un certificat de reconnaissance et un cadeau de 200 \$, en plus de voir un don de 1 000 \$ remis en son nom à l'organisme de charité reconnu de son choix.

La gestion circonspecte de nos ressources d'un bout à l'autre de Marine Atlantique est une fonction opérationnelle essentielle pour veiller à ce que nous demeurions une organisation moderne et efficiente. Nos principaux chefs stewards se sont vu remettre le Prix du président pour leurs efforts concertés en vue de gérer les besoins des passagers à bord. Les changements qu'ils ont mis en œuvre ont permis à la société d'améliorer ses activités et de réaliser des économies.

Programme de gestion des limitations fonctionnelles

Ce programme s'efforce par tous les moyens d'attribuer des tâches adaptées ou encore une affectation de rechange aux employés qui sont dans l'incapacité temporaire ou permanente de réintégrer leurs fonctions normales en raison d'une blessure ou d'une maladie, professionnelle ou non. Ce programme aide à minimiser les répercussions économiques et émotionnelles d'un tel incident sur les employés.

Image de la campagne de recrutement

L'image de la campagne de recrutement a été élaborée dans le but de faire la promotion de Marine Atlantique en tant qu'employeur de choix. Elle identifie les attributs clés qui représentent ce que signifie être à l'emploi de Marine Atlantique.

La campagne permet une réflexion sur l'impact significatif de Marine Atlantique sur la vie de ses employés et présente une plate-forme qui permettra que les employés de demain de la société voient l'entreprise comme une excellente option de carrière. Les éléments créatifs élaborés pour la campagne sont maintenant utilisés dans le cadre des efforts de recrutement de Marine Atlantique, notamment dans ses offres d'emploi et lors des salons de l'emploi.





Perspectives d'avenir

Par la collaboration avec ses clients, les parties intéressées et ses employés, Marine Atlantique est confiante de réussir à devenir une entreprise moderne et efficace offrant un service à la clientèle de grande qualité.

22

Nous avons accompli beaucoup de choses au cours des quelques dernières années dans le cadre du programme de renouveau et de revitalisation de Marine Atlantique. La sécurité, la fiabilité et l'efficacité sont la pierre angulaire de tous les changements qui ont été apportés. Les investissements positifs dans les navires et les infrastructures à terre, de même que le changement du processus opérationnel, sont le résultat de l'engagement d'investissement de cinq ans du gouvernement du Canada annoncé dans le Budget de 2010.

En attendant le prochain exercice, des efforts considérables continueront d'être déployés afin de poursuivre dans la voie du changement positif que nous avons tracée. Des investissements dans les infrastructures à terre continueront d'être réalisés à North Sydney, Port aux Basques et Argientia. Depuis les terminaux neufs et modernisés jusqu'aux infrastructures d'amarrage améliorées, notre service continuera de s'améliorer afin de fournir à nos clients une expérience de traversée améliorée.

L'accent mis sur le service à la clientèle continuera de croître. Notamment par la mise sur pied de campagnes de

commercialisation permanentes, l'évaluation de ses modèles tarifaires, et par des recherches et un dialogue plus robustes, Marine Atlantique continuera de se concerter avec sa clientèle pour fournir l'expérience de traversée la plus plaisante, la plus fiable et la plus efficace possible.

Du point de vue des changements opérationnels, Marine Atlantique continuera de mettre en œuvre des approches allant dans le sens des meilleures pratiques de l'industrie. Des changements ont lieu dans nos processus de contrôle financier et d'établissement de rapports, dans nos régimes d'entretien, nos programmes de gestion du carburant et nos pratiques en matière de ressources humaines, et ces nouvelles façons de s'assurer que Marine Atlantique offre le meilleur service qui soit continueront d'évoluer au fil de l'exercice qui s'amorce.

L'exercice 2014-2015 promet d'être la continuité du plan de renouvellement de Marine Atlantique. Par la collaboration avec ses clients, les parties intéressées et ses employés, Marine Atlantique est confiante de réussir à devenir une entreprise moderne et efficace offrant un service à la clientèle de grande qualité.

Responsabilité sociale organisationnelle

Marine Atlantique appuie et favorise la diversité, des possibilités égales et donne du soutien aux communautés dans lesquelles elle mène ses activités.

Travail selon les normes déontologiques

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées tout en menant ses activités de manière responsable sur le plan financier. L'équipe de direction suit les lignes directrices régissant les conflits d'intérêts pour assumer le mandat de la société de manière conforme à la déontologie. Les employés sont régis par un code déontologique qui prescrit des lignes de conduite supplémentaires pour assurer le respect à ces normes.

Promotion des droits de la personne

Marine Atlantique est résolue à créer et maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination. La société est engagée à favoriser un environnement de travail au sein duquel tous sont traités avec dignité et respect. Les employés ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui encourage les possibilités égales et qui interdit les pratiques discriminatoires. Le programme de lutte contre le harcèlement de la société vise à sensibiliser les gens à la discrimination, au harcèlement sexuel et à la violence au travail.

Moyen de transport accessible

Marine Atlantique croit que le voyage devrait être accessible à tous et notre philosophie est que la barrière la plus importante pour les passagers handicapés, n'est pas l'accès, mais l'attitude. À cette fin, les employés de la société participent à une formation visant à améliorer la sensibilisation et à s'assurer que les passagers handicapés sont traités avec respect, professionnalisme et courtoisie.

Conformément à l'engagement ferme de Marine Atlantique d'offrir un moyen de transport accessible, les navires de la flotte offrent un niveau d'accessibilité très élevé. Ils sont équipés de cabines adaptées, de signalisation tactile, de notification sonore des niveaux de ponts dans les ascenseurs et d'alarmes visuelles.

En 2013-2014, Marine Atlantique s'est vue remettre le prix Inclusion de la Coalition of Persons with Disabilities (Coalition des personnes handicapées) de Terre-Neuve-et-Labrador, qui souligne les réalisations remarquables des entreprises et des organisations qui ont clairement su démontrer leur engagement à encourager, à accueillir et à soutenir les personnes handicapées dans leur milieu de travail, leur entreprise et leur collectivité.

23



Don Barnes, vice-président de l'Expérience client reçoit le prix Inclusion pour les entreprises 2013 présenté par la Coalition of Persons with Disabilities.



Gérance de l'environnement

Marine Atlantique effectue plus de 1 700 traversées chaque année et il est important de bien le faire. Marine Atlantique ne ménage aucun effort pour être respectueux de l'environnement lorsqu'il s'agit de consommation de carburant, de consommation d'énergie, de la conception et des applications techniques, de la récupération des déchets et d'autres ressources. Pour rehausser ces efforts, nous lancerons une initiative de gérance de l'environnement visant à promouvoir et à favoriser une meilleure performance du point de vue de l'environnement.

Le plan de gestion de l'environnement suivra la structure Planifier-Réaliser-Vérifier-Agir prévue par la norme ISO 14001 EMS; assurant ainsi une conformité réglementaire et la minimisation des répercussions sur l'environnement causées par ses activités. Cela n'avantagera pas uniquement nos employés mais également les autres parties intéressées dont les clients, les communautés, les sous-traitants et les fournisseurs. Le plan de gestion de l'environnement minimisera les répercussions sur l'environnement dans tout ce que nous faisons en nous aidant à être plus efficace; en économisant des ressources naturelles, en protégeant les employés, les communautés et l'environnement et en réduisant les coûts d'exploitation.

24

Garantir des possibilités égales

Marine Atlantique souscrit en tant qu'employeur au principe de l'égalité d'accès à l'emploi et encourage les postulants de groupes désignés par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Marine Atlantique s'est doté d'un comité sur la diversité qui a pour but de favoriser l'équité en matière d'emploi et la diversité à travers l'entreprise.

Investir dans les jeunes

Le programme de bourses d'études annuelles de Marine Atlantique attribue aux enfants à la charge des employés ou des retraités des fonds en vue d'études postsecondaires en fonction du mérite. Le programme fournit jusqu'à quatre bourses d'entrée à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'entrée dans une école de métiers de 1 000 dollars. Marine Atlantique accorde de plus chaque année quatre bourses d'études de 1 500 \$ à des étudiants inscrits dans des programmes de sciences nautiques ou de mécanique navale au Memorial University's Marine Institute. Marine Atlantique est engagée à développer les compétences d'employés potentiels et envers le recrutement de diplômés du secondaire et les étudiants de niveau postsecondaire pour des postes dans la société.

Redonner à la collectivité

Marine Atlantique répond de l'impact de son service sur l'environnement, sur ses employés et sur les communautés dans lesquelles elle exerce ses activités. La société favorise de manière proactive le développement communautaire en investissant en offrant son soutien aux régions où elle mène ses activités. Les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. Par une mesure financièrement responsable, la société appuie les employés et les organismes sans but lucratif œuvrant dans la région Atlantique.

Service dans les deux langues officielles

Société d'État fédérale, Marine Atlantique a le souci d'offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Marine Atlantique participe dans le cadre de cet engagement aux activités du Comité consultatif faisant rapport au Centre d'excellence des langues officielles. Les employés bilingues passent régulièrement des examens qui assurent leur conformité aux exigences de maîtrise des deux langues.



Collaboration entre le conseil et la direction

Le conseil d'administration de Marine Atlantique offre surveillance et orientation stratégique à l'équipe de direction qui à son tour est chargée des activités quotidiennes de la société. Ensemble le conseil et l'équipe de direction conjuguent leurs efforts pour offrir un système de traversier interprovincial sûr, écologique, de qualité et efficace à sa clientèle, encadré par un solide ensemble de valeurs d'entreprise qui définit clairement les attentes envers chaque employé.

Marine Atlantique est dirigée par un conseil d'administration composé de 10 personnes. Le Conseil a la responsabilité de la supervision générale des activités de la société et il doit fournir une orientation stratégique globale. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés renouvelables par tranches. Le président et chef des opérations est également membre du conseil.

Le Conseil d'administration est assujéti à un environnement fortement réglementé. La *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* guident toutes deux les affaires opérationnelles de la société. Les statuts constitutifs de la société, ses règlements administratifs et son énoncé de mission orientent eux aussi le Conseil et la direction dans ses prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale en même temps que des contraintes, car elle exige que Marine Atlantique ne se concentre uniquement que sur les services traversiers du golfe. En conséquence, la société n'est pas autorisée à prendre de l'expansion pour saisir les autres possibilités commerciales qui pourraient surgir et lui permettre de compléter ses principales activités.

Le Conseil doit fournir une orientation et des directives circonspectes à l'équipe de direction, assurant une

budgetisation et une gestion financière efficaces tout en réduisant les risques organisationnels. Cette démarche remplit l'engagement du conseil d'assurer une gouvernance générale.

Comités du conseil

Le conseil est doté de comités permanents mobilisant et soutenant ses efforts dans trois principaux domaines de responsabilité en matière de gouvernance : le comité de gouvernance et de responsabilité de la société; le comité de vérification et de gestion du risque; et, le comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite.

Comité de gouvernance et de responsabilité de la société

Le comité de gouvernance et de responsabilité de la société a le mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une bonne gouvernance de Marine Atlantique et de créer des relations de travail cohérentes entre le conseil et l'équipe de direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la sécurité, les valeurs et l'éthique de la société et les éléments qui favorisent l'efficacité du conseil tels que l'auto-évaluation du conseil, la structure des comités du conseil et son mandat. Le mandat du Comité a été étoffé vers la fin de l'année 2013 afin d'y inclure la surveillance des questions de santé et de sécurité. Durant l'année, le Comité a reçu et examiné des rapports trimestriels portant sur la santé, la sécurité et l'environnement.

En outre, le Comité a consacré un temps énorme à l'examen, la révision et la mise en œuvre de diverses politiques émises au niveau de la gouvernance du Conseil d'administration.

Comité de vérification et de gestion du risque

Le comité de vérification et de gestion du risque a le mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but de d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et du contrôle interne afin de donner une assurance raisonnable que les objectifs stratégiques, opérationnels, financiers et réglementaires de la société seront atteints. Dans les cadres de la gestion du risque d'entreprise et du contrôle, le Comité aide le conseil à assumer sa responsabilité de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, ainsi que de l'efficacité de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérification internes et externes. Au cours de l'exercice, le comité a mis davantage l'accent sur la surveillance de l'élaboration et de l'amélioration du cadre de GRE, y compris de sa structure de gouvernance. Parmi les autres activités connexes, notons, entre autres : la surveillance du budget opérationnel et d'immobilisations; l'analyse des procédures de contrôle financier de la gestion, des états financiers vérifiés, du programme de couverture, du processus d'attribution de contrats et des états du régime de retraite vérifiés; et l'adoption de la nouvelle politique relative aux comptes clients. Le comité a également entrepris un certain nombre de vérifications des procédures opérationnelles et personnelles de Marine Atlantique.

26

Comité des ressources humaines et de la gestion des pensions

Le Comité des ressources humaines et de la gestion des pensions (CRHGP) a le mandat d'offrir des avis au conseil dans le but d'assurer une bonne gestion du régime de retraite de la société, des politiques en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi juste et important dans un lieu de travail sain et respectueux avec une surveillance relative aux affectations, à la surveillance et à la rémunération de la direction supérieure. Parmi les faits saillants de l'année, notons : une approche améliorée pour la mise en œuvre d'un arrangement de partage à parts égales des coûts liés au régime de retraite en vertu d'une directive du gouvernement du Canada; un examen des politiques clés liées au recrutement, au code de conduite et au milieu de travail de Marine Atlantique; l'approbation d'un plan d'action en réponse à une vérification de la fonction de formation de Marine Atlantique; et la surveillance des négociations avec toutes les unités de négociation de Marine Atlantique. Rhona Green, vice-présidente des RH et membre à part entière du CRHGP, a pris sa retraite en décembre 2013. David Frew, vice-président de Stratégie et affaires générales, occupe son poste par intérim.



Recrutement et assiduité des membres du conseil

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Robert Crosbie St. John's, T.-N.-L.	Président du conseil, membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation, membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions	5
Paul Griffin St. John's, T.-N.-L.	Président et chef de la direction, membre d'office du comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation et du comité des ressources humaines et de la gestion des pensions	5
James G. Doody, CA St. John's, T.-N.-L.	Président, Comité de vérification et de gestion du risque	5
Nick Careen Jerseyside, T.-N.-L.	Membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation – Comité de vérification et de gestion du risque	5
Stan Cook St. John's, T.-N.-L.	Membre, Comité de vérification et de gestion du risque	5
Sharon Duggan St. John's, T.-N.-L.	Présidente, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société, membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions	5
John J. Henley St. John's, T.-N.-L.	Membre, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société	5
Garfield Moffatt Truro, N.-É.	Président, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions	5
Dwight Rudderham Sydney, N.-É.	Membre du comité des ressources humaines et de la gestion des pensions	5
Walter Pelley North Sydney, N.-É.	Membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions, membre, Comité de vérification et de gestion des risques	5



CONSEIL D'ADMINISTRATION



Robert Crosbie

Président du conseil, membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation, membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions



Sharon Duggan

Présidente, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société, membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions



Paul Griffin

Président et chef de la direction, membre d'office du comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation et du comité des ressources humaines et de la gestion des pensions



John J. Henley

Membre, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société



James G. Doody

Président, Comité de vérification et de gestion du risque



Garfield Moffatt

Président, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions



Nick Careen

Membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation - Comité de vérification et de gestion du risque



Dwight Rudderham

Membre du comité des ressources humaines et de la gestion des pensions



Stan Cook

Membre, Comité de vérification et de gestion du risque



Walter Pelley

Membre, comité des ressources humaines et de la gestion des pensions, membre, Comité de vérification et de gestion des risques

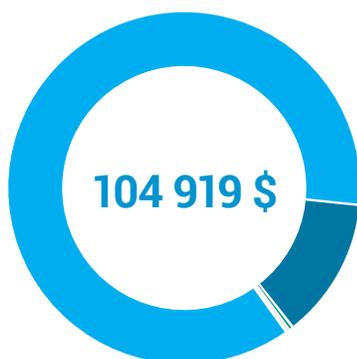
APERÇU FINANCIER

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par le biais de Transport Canada.

En 2013-14, les dépenses de la société ont été de 258,9 millions de dollars; des revenus de 105,8 millions de dollars ont été générés par le biais des tarifs clients et autres revenus connexes; et 153 millions de dollars provenaient d'une subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 71 pour cent, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

Revenus et Gains de 2013/14

EN MILLIERS DE DOLLARS
EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014



Produits du transport	91 355
Revenus du supplément carburant	13 331
Autres revenus	200
Perte (gain) réalisée sur instruments financiers dérivés	33

TOTAL **104 919 \$**

Dépenses 2013/14

EN MILLIERS DE DOLLARS
EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014



Salaires et avantages sociaux	80 841
Frais de frètement	44 600
Amortissement	34 930
Carburant	29 288
Avantages sociaux futurs des employés	18 374
Matières, fournitures et services	17 195
Réparations et entretien	8 479
Assurance, loyer et services publics	7 295
Autres	5 401
Taxes sur l'importation de frètement	5 034
Perte (gain) sur l'aliénation des immobilisations corporelles	112
Perte sur taux de change	45

TOTAL **251 594 \$**

EXERCICE CLOS LE 31 MARS

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11	2009-10
Exploitation					
Produits du transport	91 355 \$	93 276 \$	87 772 \$	83 920 \$	80 270 \$
Supplément pour carburant	13 331	13 796	12 464	11 662	3 570
Autres revenus	200	201	204	181	71
	104 886	107 273	100 440	95 763	83 911
Charges d'exploitation	197 842	214 569	215 395	202 035	181 084
Avantages sociaux futurs des employés	18 374	19 387	16 022	8 278	2 593
Perte (Gain) latente	-	-	-	(5 442)	1 708
Amortissement	35 345	24 797	20 165	12 476	18 241
	251 561	258 753	251 582	217 347	203 626
(Déficit) avant financement de l'État	146 675	151 480	151 142	121 584	119 715
Financement public					
Opérations	117 742	136 880	135 060	124 370	106 596
Immobilisations	35 358	51 003	36 698	77 839	-
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires	-	-	2 371	3 118	-
Amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée	-	-	-	-	22 346
Excédent d'opération (déficit)	6 425 \$	36 403 \$	22 987 \$	83 743 \$	9 227 \$
Actif					
Actif total	365 202 \$	351 948 \$	316 492 \$	291 372 \$	234 019 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	35 358 \$	51 003 \$	36 698 \$	77 839 \$	14 868 \$

	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11	2009-10
Passagers	323 352	351 643	365 786	382 522	398 667
Véhicules passagers	115 243	123 609	128 014	131 597	139 011
Véhicules commerciaux	97 396	103 160	103 253	100 620	96 694
EA*	524 988	559 740	565 301	558 361	546 637
Nombre de traversées dans un sens	1 709	1 818	1 908	2 095	1 972
Employés (période de pointe d'emploi)	1 307	1 393	1 389	1 364	1 303
Employés (équivalents temps plein)**	1 025	1 108	1 153	1 139	1 100

* EA ou équivalent auto est la longueur d'une automobile moyenne.

** On a calculé les équivalents temps plein (ETT) d'employés en divisant les heures de travail réelles travaillées par les heures normales au cours d'une année de travail (2 080).





Revenus

Le revenu total de l'exercice a été de 3,2 millions de dollars inférieurs au budget. Bien que la société ait anticipé une réduction des volumes d'achalandage passager et commercial, la baisse réelle a été plus grande que prévue. Les revenus ont été moins élevés de 2,4 millions de dollars ou de 2 pour cent comparativement à l'exercice 2012-13 alors qu'une augmentation de 3 pour cent de la tarification générale a été mise en œuvre à la fin de 2012-13, compensant de façon marginale à la baisse de l'achalandage passager et commercial.

Salaires et avantages sociaux

Les coûts de la main-d'œuvre ont été inférieurs de 3,8 millions de dollars comparativement à 2012-13. Le nombre d'employés équivalents temps plein a été inférieur de 83 par rapport à l'exercice précédent, compensant amplement le taux d'inflation des salaires. La société a réalisé des économies grâce à des améliorations aux processus commerciaux et aux politiques. Par rapport au budget, les salaires et les avantages étaient de 6,7 millions de dollars inférieurs; en plus des économies de coûts, il y a eu des délais dans l'embauche.

Frais d'affrètement

La société détient des ententes de location pour trois de ces quatre navires, soit le *Blue Puttees*, le *Highlanders* et le *Atlantic Vision*. Les coûts de location pour le *Atlantic Vision* sont payés en euros. L'entente de location pour le *Atlantic Vision* a été renouvelée pour une année à compter de novembre 2013 à un taux quotidien inférieur. La différence par rapport au budget représente le taux de change de l'euro comparativement aux prévisions. Le renforcement de l'euro de cette année a plus que compensé les taux inférieurs du tarif d'affrètement quotidien.

Taxes sur l'importation de frètement

Les taxes non remboursables sur l'importation payées dans le cadre de la réimmatriculation du *Blue Puttees*, du *Highlanders* et du *Atlantic Vision* ont été reconnues comme étant des actifs non financiers et amorties pendant la durée des accords d'affrètement. Les taxes sur l'importation de frètement pour le *Atlantic Vision* ont été entièrement amorties au cours de la période initiale de frètement qui s'est terminée en novembre 2013 entraînant une réduction de 1,1 million de dollars comparativement à 2012-13.

Carburant

La dépense de carburant a été de 5 millions de dollars inférieure à celle de l'exercice dernier et inférieure de 1,1 million de dollars par rapport au montant budgété. Au cours de l'année, la société a effectué 109 traversées de moins qu'au cours de l'exercice précédent. En 2013-14, la société a commandé des installations électriques à terre pour l'alimentation en énergie électrique des navires lors du statut non-opérationnelle prolongée. L'initiative d'économie d'énergie a contribué à une consommation réduite de carburant. En tout, la consommation en carburant de la société a été de 5,5 millions de litres inférieure à l'exercice 2012-13.

Matières, fournitures et services

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été inférieurs de 1 pour cent comparativement à l'exercice précédent, bien que supérieurs de 7 pour cent par rapport aux prévisions budgétaires. La réduction de l'achalandage et des coûts de main-d'œuvre a entraîné une diminution des exigences de consommation des matières.

Réparations et entretien

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 7,3 millions de dollars inférieurs à l'exercice 2012-13 et de 4,9 millions inférieurs aux montants du budget. En 2013-14, la société a renouvelé son programme d'entretien et a ainsi pu réaliser des économies. Au cours de l'exercice précédent, les quatre navires ont nécessité un carénage afin de terminer l'entretien préventif prévu et pour se conformer aux nouvelles exigences de l'année.





Assurance, loyer et services publics

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été supérieurs de 1 million de dollars par rapport à 2012-13 et de 0,2 million de dollars supérieurs par rapport au budget. Cette année, la société a commandé des installations électriques à terre pour alimenter des navires lors du statut non-opérationnelle prolongée. Bien que ce changement ait entraîné une augmentation des coûts pour l'électricité, il y a eu une réduction significative des coûts nets de l'énergie en raison de la réduction de la consommation de carburant. Les primes d'assurance et les impôts fonciers ont augmenté d'année en année et un peu plus que prévu.

Autres

Les autres dépenses ont été de 0,6 millions de dollars inférieures au montant budgété, bien que de 1,8 millions de dollars plus élevées par rapport à celles de l'exercice précédent. En 2012-13, des ajustements ont été effectués à des comptes de bilan afin de refléter la différence entre les évaluations de l'exercice précédent et les montants réels, réduisant considérablement ainsi les dépenses de cette catégorie.

Avantages sociaux futurs des employés

Les dépenses déterminées par calculs actuariels relatives aux avantages sociaux futurs ont diminué de 1 million de dollars. Les dépenses constatées par régularisation relativement au régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C ont diminué de 2 millions de dollars alors que les dépenses pour les indemnités des accidentés du travail et d'autres avantages ont augmenté de 1 million de dollars. Le budget représente les besoins en liquidités estimés pour les paiements actuels des services et des primes.

Gain sur taux de change

La société a connu une dépense en devises étrangères supérieure de 0,3 million de dollars comparativement à 2012-13. Ces gains/pertes en devises étrangères découlent de notre exigence de payer certains de nos fournisseurs en devises étrangères.

Gain réalisé sur instruments financiers dérivés

La société a assumé un gain réel de 0,3 millions de dollars sur le règlement d'échanges d'énergie et sur des contrats de change à terme au cours du présent exercice, comparativement à 0,5 millions de dollars pour l'exercice précédent.

Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles

La société a assumé une perte de 0,1 million de dollars cette année comparativement à 4 millions de dollars l'année dernière. En 2012-13, la société a entrepris d'importants projets de remplacement des infrastructures à terre et a retiré des actifs à long terme.

Financement du gouvernement

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été inférieurs de 34,8 millions de dollars en 2013-14 par rapport à 2012-13. Le financement du gouvernement pour les opérations a été inférieur de 19,1 millions de dollars en raison d'économies substantielles dans les dépenses d'exploitation. Le financement du gouvernement pour les projets d'investissements a été inférieur de 15,6 millions de dollars.

Immobilisations corporelles

En 2013-2014, Marine Atlantique a dépensé 35,4 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 51 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Les dépenses de la société pour le remplacement et la modernisation des installations et des équipements à terre ont été de 29,4 millions de dollars comparativement à 40,7 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Des dépenses de 6 millions de dollars ont été encourues par des projets reliés à la flotte au cours de cet exercice par rapport à 10,3 millions de dollars au cours de l'exercice de 2012-13.





ÉTATS FINANCIERS

Déclaration de responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Déclaration de responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

C'est à la direction de Marine atlantique S.C.C. (« la Société ») qu'incombe la responsabilité première de la préparation et de la présentation des états financiers. Les présents états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada. Ces normes ont été appliquées en tenant compte des meilleures estimations et jugements de la direction qui sont considérés comme adéquats dans le contexte de la Société. La direction s'appuie sur des rapports actuariels pour comptabiliser les activités du régime de retraite et les obligations au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi et aux avantages complémentaires de retraite.

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes complémentaires et les autres informations financières contenues dans le rapport annuel. Elle est également responsable de la tenue des comptes et de la mise en œuvre de systèmes d'information, de systèmes de contrôle financier et de gestion ainsi que d'un programme d'audit interne. Les contrôles et procédures de gestion visent à fournir une assurance raisonnable quant à l'existence de données financières exactes, à la protection et au contrôle des actifs, à la gestion efficiente des ressources et à l'exécution des opérations conformément aux lois applicables et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Il incombe au Conseil d'administration de voir à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le Comité de vérification et du risque s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de vérification et du risque examine les questions liées à la comptabilité, à l'audit, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La Société a un auditeur interne, dont les fonctions consistent notamment à examiner régulièrement les contrôles internes et leur application.

Le vérificateur général du Canada, qui agit à titre d'auditeur indépendant de la Société nommé en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, a audité les états financiers de la Société conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. L'auditeur indépendant a accès libre et complet au Comité de vérification et du risque afin de discuter de l'audit et des constatations qui en découlent.

Les états financiers et le rapport annuel ont été approuvés par le Conseil d'administration.



Shawn Leamon, CGA
Le vice-président aux finances
St. John's, Canada
19 juin 2014



Paul Griffin,
Le président-directeur général



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2014, et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation des actifs financiers nets et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en oeuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de ses actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C., à la Loi canadienne sur les sociétés par actions et ses règlements ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C.

Pour le vérificateur général du Canada,

Clyde M. MacLellan,
FCA vérificateur général adjoint

Halifax, Canada
Le 19 juin 2014



État de la situation financière

AU 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2014	2013
Actifs financiers		
Trésorerie (note 3)	13 364 \$	12 087 \$
Débiteurs (note 13(a))	9 868	12 248
Stocks destinés à la revente (note 5)	313	302
Instruments financiers dérivés (note 12)	739	641
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	89 624	73 151
	113 908	98 429
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 6 and 13 (c))	30 089	28 039
Instruments financiers dérivés (notes 12 and 13 (c))	227	781
Revenus reportés	2 278	2 203
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	2 604	2 687
Charges à payer au titre des provision pour congés payés	5 560	5 859
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 037	1 912
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (note 9)	41 326	38 378
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi (note 10)	11 191	10 698
	95 312	90 557
Actifs financiers nets	18 596	7 872
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	218 790	218 474
Stocks destinés à la consommation (note 5)	23 554	21 820
Charges payées d'avance	8 950	13 225
	251 294	253 519
Excédent accumulé (note 14)	269 890 \$	261 391 \$

Obligations contractuelles (note 16)

Passifs éventuels (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration:


Administrateur


Administrateur

État des résultats

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2014		2013
	Budget	Réel	Réel
Revenus	(note 18)		
Produits des activités de transport	94 190 \$	91 355 \$	93 276 \$
Produits du supplément pour le carburant	13 780	13 331	13 796
Autres produits	98	200	201
	108 068	104 886	107 273
Charges			
Salaires et avantages sociaux	87 529	80 841	84 672
Droits d'affrètement	43 654	44 600	43 202
Taxes d'importation de navires d'affrètement	5 034	5 034	6 121
Carburant	30 435	29 288	34 252
Matériaux, fournitures et services	16 062	17 195	17 398
Réparations et entretien	13 409	8 479	15 731
Assurance, loyers et services publics	7 059	7 295	6 267
Autres charges	6 004	5 401	3 577
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 and 10)	11 732	18 374	19 387
Perte (gain) de change	–	45	(224)
(Gains) réalisés sur instruments financiers dérivés	–	(33)	(512)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	–	112	4 085
Amortissement (note 11)	26 400	34 930	24 797
	247 318	251 561	258 753
(Déficit) avant le financement public	(139 250)	(146 675)	(151 480)
Financement public (note 4)			
Exploitation	119 398	117 742	136 880
Immobilisations	35 032	35 358	51 003
	154 430	153 100	187 883
Excédent lié aux activités	15 180 \$	6 425 \$	36 403 \$
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	265 690	265 690	229 287
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 14)	280 870 \$	272 115 \$	265 690 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des gains et pertes de réévaluation

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2014	2013
Gains (pertes) de réévaluation survenus (survenues) pendant l'exercice		
Gains (pertes) non réalisés (réalisés) sur devises	1 422 \$	(146) \$
Gains (pertes) non réalisés (réalisés) sur instruments dérivés	619	(2 783)
Montants reclassés dans l'état des résultats		
Gains réalisés sur instruments dérivés	33	512
Gains (pertes) nets (nettes) de réévaluation de l'exercice	2,074	(2 417)
Pertes de réévaluation cumulées au début de l'exercice	(4 299)	(1 882)
Pertes de réévaluation cumulées à la fin de l'exercice (note 14)	(2 225) \$	(4 299) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la variation des actifs financiers nets

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2014		2013
	Budget (note 18)	Réel	Réel
Excédent lié aux activités	15,180 \$	6 425 \$	36 403 \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisitions d'immobilisations corporelles (note 11)	(35 032)	(35 358)	(51 003)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	26 400	34 930	24 797
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	112	4 085
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	-	62
(Augmentation) des immobilisations corporelles	(8 632)	(316)	(22 059)
Variation due aux autres actifs non financiers			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	-	(31 053)	(39 497)
Consommation des stocks destinés à la consommation	-	29 319	35 373
Acquisitions de charges payées d'avance	-	(36 809)	(25 690)
Utilisation de charges payées d'avance	-	41 084	31 782
Diminution des autres actifs non financiers	-	2 541	1 968
Gains (pertes) net (nettes) de réévaluation	-	2 074	(2 417)
Augmentation des actifs financiers nets	6 548 \$	10 724 \$	13 895 \$
Actifs financiers nets au début de l'exercice	7 872	7 872	(6 023)
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	14 420 \$	18 596 \$	7 872 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2014	2013
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds - clients	105 615 \$	107 072 \$
Rentrées de fonds - autres produits	218	453
Financement public - exploitation	121 690	132 906
Financement public - immobilisations	31 327	58 886
Sorties de fonds - fournisseurs	(115 112)	(118 333)
Sorties de fonds - employés	(81 213)	(87 802)
Sorties de fonds - avantages sociaux futurs	(31 281)	(30 450)
Intérêts et effet des variations des cours du change sur la trésorerie	1 360	(174)
	32 604	62 558
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(31 327)	(58 886)
Produits sur cession d'immobilisations corporelles	-	62
	(31 327)	(58 824)
Augmentation nette de la trésorerie	1 277	3 734
Trésorerie au début de l'exercice	12 087	8 353
Trésorerie à la fin de l'exercice	13 364 \$	12 087 \$
La Trésorerie comprend:		
Trésorerie affectée	9 476 \$	8 116 \$
Trésorerie non affectée	3 888	3 971
	13 364 \$	12 087 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2014 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

Marine Atlantique S.C.C. est constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* de 1986 établit la Société comme société d'État mère. Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État fédérale nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéficiaires aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Aux termes de la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, les statuts de la Société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services corrélatifs. Dans le but de se conformer à la *Politique maritime nationale* (1995), le mandat de la Société a été réduit à l'exploitation d'un service de traversiers. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« assurer de façon viable, courtoise et économique un service sûr, écologique et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse ». Elle exploite un service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service comprend la liaison exploitée durant toute l'année entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet constitutionnel) ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet non constitutionnel). La Société fournit ce service au moyen d'un navire qui lui appartient et de trois navires loués. Elle possède des installations portuaires à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Port aux Basques et Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador.

La Société reçoit, aux fins de son exploitation, des crédits parlementaires annuels du gouvernement du Canada dans la mesure où le coût des services de traversier n'est pas recouvert à même les produits tirés des activités commerciales. Les acquisitions d'immobilisations corporelles sont assujetties à l'approbation des crédits parlementaires nécessaires. La Société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

Le Conseil d'administration de la Société est responsable de toute modification des tarifs pour l'ensemble des services, y compris sur les trajets constitutionnels, jusqu'à concurrence de 5 % par année. La Société fixe également un supplément pour le carburant en fonction de l'objectif annuel en matière de recouvrement des coûts.

2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

Référentiel comptable

Les états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada.

(a) Financement public

La Société reçoit un financement public qui lui permet de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face à l'excédent des charges d'exploitation sur les produits tirés des activités commerciales et d'acquiescer des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé en résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et toutes les exigences définies ont été satisfaites par la Société. Tout écart entre les montants reçus et les montants requis constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). La Société vend parfois ses actifs et doit alors verser le produit net de la vente des actifs au Trésor. Le cas échéant, le produit net réalisé est porté en diminution des besoins de financement de l'exploitation pour l'exercice au cours duquel la vente a eu lieu.

(b) Instruments financiers

La trésorerie, les débiteurs, les créiteurs et charges à payer, et la somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada sont évalués au coût.

Les instruments financiers dérivés sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que l'instrument financier soit décomptabilisé. À ce moment-là, le montant cumulatif des gains et pertes de réévaluation associé à l'élément décomptabilisé fait l'objet d'une écriture de contrepassation et est reclassé dans l'état des résultats. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

(c) Indemnités d'assurance à recevoir

Les débiteurs comprennent des indemnités recouvrables sur assurances qui sont comptabilisées au moment où la Société a l'assurance raisonnable que l'assureur approuvera la réclamation et versera les indemnités.

(d) Stocks

Les stocks, qui se composent principalement d'articles destinés à la consommation à bord des navires, sont évalués au coût historique ou au coût de remplacement, selon le moindre de ces deux montants.

(e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui englobent les navires, les installations et le matériel, sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé. Les principales pièces de rechange incluses dans les stocks de pièces de rechange des navires sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles. À cette fin, les principales pièces de rechange sont celles qu'on prévoit utiliser pendant plus d'un exercice pour une immobilisation corporelle donnée.

Le coût des travaux en cours comprend les matériaux, la main-d'œuvre directe et les frais indirects. Les montants compris dans les travaux en cours sont virés à la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles au moment où l'actif est prêt à être utilisé, puis ils sont ensuite amortis.

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour permettre la radiation du coût des immobilisations corporelles, déduction faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets à bord d'un navire, déduction faite de leur valeur résiduelle, est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile de l'actif ou la durée de vie utile du navire. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée plus courte du contrat de location ou de la durée de vie utile de l'actif.

Les durées de vie utiles estimatives et les méthodes d'amortissement sont passées en revue à la fin de chaque exercice. Les taux appliqués aux principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivants :

Navires	5 % à 10 %
Installations côtières	2.5 % à 5 %
Matériel (y compris les projets de navire)	10 % à 25 %
Améliorations locatives	Selon les modalités du contrat ou la durée de vie utile de l'actif

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et des services, la valeur de l'immobilisation est ramenée à sa valeur résiduelle, le cas échéant. Il ne peut y avoir de reprise sur réduction de valeur.

(f) Avantages sociaux futurs

La Société comptabilise ses obligations au titre des régimes d'avantages sociaux et les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes, au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

Avantages de retraite

i) Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées

La Société offre, par l'entremise d'un fiduciaire, un régime de retraite agréé à prestations déterminées qui couvre la quasi-totalité de ses salariés, un régime de retraite supplémentaire non capitalisé à l'intention des cadres supérieurs embauchés avant le 1er mars 2001, et un régime d'avantages de retraite supplémentaire non capitalisé, adopté en 2006 à l'intention des titulaires de certains postes désignés, qui établit des prestations pour les services rendus depuis 2004. L'admissibilité à ce dernier régime a été élargie en vue de constituer des prestations pour les services rendus depuis 2009, au bénéfice de tous les participants au régime de retraite agréé à prestations déterminées qui sont visés par le maximum des prestations payables en vertu du régime agréé. En règle générale, toutes les prestations sont fondées sur les années de service et la rémunération moyenne la plus élevée ou la rémunération au départ à la retraite des employés.

Le coût des avantages de retraite est déterminé de façon actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations faites par la direction du taux de rendement prévu des placements des régimes, des taux prévus de croissance de la rémunération, des taux d'inflation prévus et de l'âge de départ à la retraite des salariés. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des régimes de retraite est fondé sur le rendement prévu des actifs du régime de retraite agréé et une estimation des coûts d'emprunt pour les autres régimes.

Le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime est fonction du rendement estimatif, selon les conditions du marché applicables à la date d'évaluation, de chaque grande catégorie d'actifs et de la composition cible d'actifs précisée dans la politique de placement établie pour le régime. Le rendement prévu des actifs est déterminé par référence à la valeur liée au marché qui est appliquée aux actifs du régime aux fins de l'établissement des états financiers. La valeur liée au marché des actifs du régime est établie en appliquant une méthode qui prévoit l'amortissement des gains et pertes relatifs au rendement prévu sur cinq ans. Les gains et pertes actuariels résultent de l'écart entre le taux de rendement réel et le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime et des variations de la valeur des obligations au titre du régime de retraite par suite de modifications d'hypothèses actuarielles ou d'écarts entre les résultats réels et les prévisions établies en fonction des hypothèses.

Les gains et pertes actuariels au titre du régime de retraite agréé et du régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. Les gains et pertes actuariels au titre de l'ancien régime de retraite supplémentaire sont amortis sur l'espérance de vie moyenne estimative des participants.

Les ajustements découlant des modifications apportées aux régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 11,3 ans (11,4 ans en 2013). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 17,0 ans (17,0 ans en 2013).

ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés actifs ou à la retraite. Les salariés syndiqués, les salariés non syndiqués et les cadres sont admis à bénéficier d'une couverture d'assurance-vie de base et d'assurance-vie facultative à compter du premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Les salariés syndiqués sont admis à bénéficier de prestations dans le cadre d'une assurance complémentaire couvrant les soins médicaux et dentaires à partir du premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 1 040 heures de travail effectuées et les salariés non syndiqués et les cadres y sont admissibles à compter du premier jour du mois qui suit la date à laquelle ils ont été embauchés.

Le coût des avantages complémentaires de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide des meilleures estimations faites par la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires des retraités, du coût moyen des soins de santé par personne assurée, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité.

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés concernés.

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 13,4 ans (13,4 ans en 2013). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

iii) Services de transport par traversier gratuits pour les salariés et les retraités

Les salariés et les retraités de Marine Atlantique S.C.C. bénéficient d'avantages relatifs au transport à bord des navires de la Société. Les salariés syndiqués, les salariés non syndiqués et les cadres ont droit de bénéficier de ces privilèges après avoir accumulé quatre mois d'emploi continu et 694 heures de travail normales ou après deux années de service, à la première de ces éventualités. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant de cet avantage est négligeable.

Avantages postérieurs à l'emploi

i) Passif au titre des indemnités pour accidents de travail

Pour certains membres de son personnel en activité ou anciens salariés, la Société est un employeur auto-assuré qui est responsable du passif au titre des indemnités pour accidents de travail. Le coût de ce passif est déterminé de façon actuarielle au moyen de la valeur actualisée nette du passif lié aux accidents de travail des salariés actuels et des anciens salariés lorsque des indemnités sont accordées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission de Terre-Neuve-et-Labrador, la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau Brunswick ou la Workers' Compensation Commission de l'Île-du-Prince-Édouard, ou lorsque des modifications législatives sont apportées et qu'on peut raisonnablement estimer les coûts futurs prévus. La direction comptabilise les variations de la valeur actualisée nette du passif en se fondant sur les estimations actuarielles des coûts futurs mises à jour en fonction des données réelles et des modifications apportées aux hypothèses actuarielles.

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10 ans (10 ans en 2013).

ii) Autres avantages

Les autres avantages postérieurs à l'emploi sont constitués des prestations de remplacement du revenu servies aux salariés en congé d'invalidité à court terme et des prestations du régime collectif qui continuent d'être versées aux salariés en congé d'invalidité à long terme. Le coût de ces autres avantages postérieurs à l'emploi est établi par évaluation actuarielle à partir de la valeur actualisée nette du passif associé aux prestations d'invalidité à court et à long terme versées actuellement aux salariés, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des taux tendanciels du coût des soins de santé. La direction comptabilise les variations de la valeur actualisée nette du passif en se fondant sur les estimations actuarielles des coûts futurs mises à jour en fonction des données réelles et des modifications apportées aux hypothèses actuarielles.

Les salariés syndiqués sont admis à recevoir des prestations d'invalidité à court terme le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Ces prestations ne sont pas offertes aux salariés non syndiqués ni aux cadres, car ils bénéficient d'un régime distinct d'assurance-maladie. Le régime d'invalidité à court terme des salariés syndiqués fournit des prestations pour compenser la perte de revenus d'emploi en cas d'invalidité à la suite d'une maladie ou d'un accident non lié au travail. Les prestations peuvent commencer à être versées après la fin du délai de carence prévu et leur versement se poursuit jusqu'à la fin de l'invalidité du salarié ou la fin de la période d'indemnisation, selon la première de ces éventualités. Afin de pouvoir bénéficier de prestations d'invalidité à court terme, les salariés doivent avoir travaillé pendant toute la période ouvrant droit aux prestations et satisfaire à la définition d'invalidité. Le montant des prestations hebdomadaires est calculé en fonction de la convention collective. Un salarié qui reçoit des prestations d'invalidité à court terme continue de bénéficier de l'assurance complémentaire couvrant les soins médicaux pendant une période de six mois, de l'assurance pour les soins dentaires pendant une période de trois mois, et de la couverture d'assurance-vie de base pendant une période de six mois. Le salarié peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Les privilèges de transport du salarié sont maintenus pendant la période d'invalidité. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

Les cadres et les salariés non syndiqués peuvent bénéficier de prestations d'invalidité à long terme le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Ce régime n'est pas offert aux employés syndiqués. Le régime d'invalidité à long terme des cadres et des salariés non syndiqués prévoit le versement régulier de prestations pour remplacer les revenus d'emploi perdus en raison d'une invalidité de longue durée due à une maladie ou à un accident non lié au travail. Le versement des prestations débute après une période de carence de 26 semaines et se poursuit jusqu'à ce que le salarié cesse d'être invalide, au sens de la politique en vigueur, ou atteigne 65 ans, selon la première de ces éventualités. Le montant des prestations hebdomadaires versées à un cadre ou à un salarié non syndiqué n'est pas le même. Un salarié qui reçoit des prestations d'invalidité à long terme continue de bénéficier de l'assurance complémentaire couvrant les soins médicaux et dentaires, et des privilèges de transport accordés, pendant toute la durée de son invalidité pour autant qu'il continue de satisfaire à la définition d'invalidité et n'a pas atteint 65 ans. Sa couverture d'assurance-vie de base est valide pendant une période de six mois. Le salarié peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

Un régime de congés de maladie est également offert aux cadres et aux salariés non syndiqués qui ont été embauchés après le 1er septembre 2001, qui leur permet d'accumuler des congés de maladie pendant leur service. Les employés embauchés avant le 1er septembre 2001 sont admis à accumuler des congés de maladie en fonction du nombre d'années de service. Dans le cadre de ce régime, les congés de maladie peuvent être accumulés, mais ne constituent pas des avantages acquis. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant est négligeable.

- (g) **Constatation des revenus**
- La Société comptabilise les revenus lorsqu'il y a une preuve convaincante de l'existence d'un accord, que la livraison des biens a été effectuée, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement assuré. Les produits des activités de transport et du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont rendus. Les clients de la Société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversier sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.
- (h) **Charges**
- Les charges sont comptabilisées selon la comptabilité d'exercice. Des charges de fonctionnement sont donc comptabilisées lorsque les biens sont reçus ou les services rendus.
- Les charges comprennent également des provisions qui reflètent la variation de la valeur des actifs et des passifs, y compris des provisions pour créances douteuses et pour obsolescence des stocks. Les charges englobent aussi l'amortissement des immobilisations corporelles, la consommation des stocks et les charges payées d'avance.
- (i) **Charges payées d'avance**
- Les charges payées d'avance sont des décaissements effectués avant l'achèvement des travaux, la livraison des biens ou la prestation des services, ou des paiements versés à l'avance aux termes de contrats de location. Elles comprennent également les coûts liés à l'importation de navires affrétés qui sont amortis dans le poste taxes d'importation de navires d'affrètement à l'état des résultats sur la durée des contrats de location connexes.
- (j) **Conversion des devises**
- Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Un gain ou une perte de change qui se produit avant le règlement est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation. Au cours de l'exercice où a lieu le règlement, le montant cumulatif des gains et pertes de réévaluation fait l'objet d'une écriture de contrepassation dans l'état des gains et pertes de réévaluation et un gain ou une perte de change déterminé en fonction du cours du change à la date de comptabilisation initiale de l'élément est comptabilisé dans l'état des résultats.
- (k) **Passifs éventuels**
- Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent donner lieu à des passifs réels si un ou plusieurs événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est comptabilisé et une charge est constatée. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant en cause, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables du secteur public, exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses ayant une incidence sur les montants de l'actif, du passif et de l'information sur les actifs et les passifs éventuels présentés à la date de clôture et les montants des revenus et des charges présentés au cours de l'exercice. Les estimations comptables importantes de la Société portent notamment sur ce qui suit : l'actif au titre des prestations de retraite constituées, les passifs au titre de prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite et aux avantages postérieurs à l'emploi, les durées de vie utile des immobilisations et les litiges. Les estimations sont établies à partir des meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et elles sont révisées annuellement afin de refléter les nouvelles informations obtenues. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies.

3. TRÉSORERIE

La trésorerie affectée consiste des liquidités libellées en euros qui sont détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour le traversier chargé du transport de passagers et de marchandises *Atlantic Vision*. L'entente d'affrètement signée en octobre 2013 exige que le compte de garantie bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement soit maintenu jusqu'à la fin de l'affrètement en 2014. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 € (6 223 € en 2013), ce qui correspondait à 9 476 \$ (8 116 \$ en 2013) en dollars canadiens au 31 mars 2014. Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

4. SOMMES À RECEVOIR DU (À PAYER AU) GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société est financée par le gouvernement du Canada en fonction principalement de ses besoins de trésorerie. En outre, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats au cours d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, l'excédent (ou le déficit) de la Société pour un exercice donné diffère selon qu'il est présenté en fonction du financement octroyé par le gouvernement ou des principes comptables généralement reconnus.

	2014	2013
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada au début de l'exercice	(2 687) \$	1 222 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	(153 017)	(191 792)
Comptabilisés au cours de l'exercice		
Financement public – exploitation	117 742	136 880
Financement public – immobilisations	35 358	51 003
Excédent – financement public	83	(3 909)
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(2 604) \$	(2 687) \$

5. STOCKS

	2014	2013
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	18 020 \$	17 612 \$
Pièces de rechange des navires - sur les navires	2 246	1 785
Pièces de rechange des navires - à terre	3 288	2 423
	23 554	21 820
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	313	302
Total des stocks	23 867 \$	22 122 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2014, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève 33 968 \$ (39 002 \$ en 2013). La Société a constaté une réduction de valeur de 405 \$ (15 \$ en 2013) au titre des pièces de rechange des navires.

6. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2014	2013
Créditeurs	17 152 \$	15 826 \$
Charges à payer	6 514	5 250
Salaires et avantages à payer	5 223	5 340
Sommes à remettre à l'État	1 200	1 623
Créditeurs et charges à payer	30 089 \$	28 039 \$

Les sommes dues à l'État et à d'autres organisations publiques se chiffrent à 237 \$ (187 \$ en 2013). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

7. PASSIF AU TITRE D'UN SITE CONTAMINÉ

Dans le cadre de son programme sur les risques, l'observation et la qualité, la Société effectue des évaluations environnementales de ses activités et de ses installations. En 2010-2011, elle a pris connaissance de problèmes environnementaux à l'une de ses anciennes installations portuaires, Bar Harbour, aux États-Unis. La Société a évalué les répercussions des problèmes recensés et défini un plan d'action pour assurer le respect des règlements en vigueur. Elle a comptabilisé une provision de 431 \$ (170 \$ en 2013) dans les créditeurs et charges à payer pour un passif environnemental qui correspond aux coûts estimatifs futurs prévus de l'assainissement du site. Cependant, il y a un risque que les coûts soient plus élevés si des travaux d'assainissement supplémentaires étaient requis pour régler des problèmes recensés après la réalisation de tests supplémentaires.

8. ACTIF (PASSIF) AU TITRE DES PRESTATIONS DE RETRAITE CONSTITUÉES

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des prestations de retraite et de la valeur des actifs au titre du régime à la date de l'évaluation (le 31 décembre 2013 pour l'exercice clos le 31 mars 2014 et le 31 décembre 2012 pour l'exercice clos le 31 mars 2013). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2012 et elle a été effectuée en 2013.

D'après les évaluations et les projections actuarielles jusqu'au 31 décembre, le sommaire des principaux résultats des évaluations, combinés, est le suivant :

	2014	2013
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	550 678 \$	573 123 \$
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	8 922	9 354
Cotisations – salariés	4 064	4 244
Intérêts débiteurs	30 826	28 699
Prestations versées	(36 284)	(36 345)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(5 854)	(28 397)
Solde de clôture	552 352	550 678 \$
Valeur liée au marché des actifs du régime		
Solde d'ouverture	574 524 \$	560 198 \$
Gains actuariels provenant du rendement des actifs du régime	52 013	25 942
Cotisations – employeur	31 339	20 485
Cotisations – salariés	4 064	4 244
Prestations versées	(36 284)	(36 345)
Solde de clôture	625 656 \$	574 524 \$

La situation financière des régimes de retraite de la Société est la suivante:

	2014		2013	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	625 656 \$	- \$	574 524 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	549 814	2 538	548 046	2 632
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	75 842	(2 538)	26 478	(2 632)
Pertes actuarielles (gains actuariels) net(te)s non amorti(e)s	(3 096)	462	27 871	682
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	16 878	39	18 802	38
Titre des prestations de retraite constituées	89 624 \$	(2 037) \$	73 151 \$	(1 912) \$

Les cotisations et les prestations de retraite versées au cours de l'exercice se résument comme suit:

	2014		2013	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations:				
Employeur	29 263 \$	153 \$	28 003 \$	151 \$
Salariés	4 064	-	4 244	-
Total	33 327 \$	153 \$	32 247 \$	151 \$
Prestations versées	36 131 \$	153 \$	36 194 \$	151 \$

Composantes du coût constaté au titre des prestations de retraite:

Le coût des prestations de retraite pour l'exercice est calculé comme suit:	2014		2013	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	12 852 \$	135 \$	13 521 \$	78 \$
Amortissement de la perte actuarielle nette	4 818	76	5 292	50
Cotisations – salariés	(4 064)	-	(4 244)	-
Charge au titre des prestations de retraite	13 606	211	14 569	128
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	30 759	67	28 638	61
Rendement des actifs du régime	(31 575)	-	(28 274)	-
Charge (revenus) d'intérêts au titre des avantages de retraite	(816)	67	364	61
Coût des prestations de retraite	12 790 \$	278 \$	14 933 \$	189 \$

Le régime de retraite agréé est un régime à prestations déterminées. La méthode de calcul des prestations pour les membres actifs du régime prévoit, pour chaque année de service admissible jusqu'à un maximum de 35 ans, le versement de prestations correspondant à 1,6 % du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière dans la limite de la moyenne des maximums des gains ouvrant droit à pension dans le cadre du Régime de retraite du Canada, plus 2 % du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière supérieur à la moyenne des maximums des gains ouvrant droit à pension dans le cadre du Régime de retraite du Canada. Le régime de retraite agréé prévoit que des ajustements à des fins d'indexation pourront être apportés aux prestations de retraite et aux prestations aux survivants à verser au cours d'une année civile après le troisième anniversaire de la retraite ou du décès du participant, selon le premier de ces événements. De tels ajustements correspondent au taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation moins 3 %, sous réserve d'un taux de croissance annuel maximal de 3 %. Aucun ajustement à des fins d'indexation n'est apporté si le taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation est inférieur à 3 %.

Les cotisations de l'employeur au régime de retraite sont effectuées conformément aux évaluations actuarielles réalisées aux fins de la capitalisation. En 2011, la Société a fait savoir au Bureau du surintendant des institutions financières qu'il n'appliquerait plus le *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité* et que les lettres de crédit en vigueur devraient être traitées conformément à l'article 9.11 de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension et ses règlements*.

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2013, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2014, les actifs du régime étaient composés à 54 % de titres de créance et à 46 % d'actions (56 % et 44 % respectivement en 2013). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 661 843 \$ (602 352 \$ en 2013). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 60 369 \$ ou 10,0 % (50 253 \$ ou 8,8 % en 2013) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 52 011 \$ ou 9,4 % (25 942 \$ ou 4,6 % en 2013).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 20 436 \$ (perte de 2 332 \$ en 2013); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 5 713 \$ (28 519 \$ en 2013); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 144 \$ (perte de 122 \$ en 2013).

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes (moyennes pondérées) :

	2014	2013
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,7 %	5,5 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	3,1 %	2,3 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coûts des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,5 %	5,1 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,3 %	2,4 %
Taux de rendement prévu des actifs	5,5 %	5,1 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

9. PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES RELATIVES AUX AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire indépendant en fonction des estimations de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2013 pour l'exercice clos le 31 mars 2014, alors que le montant du passif au titre des prestations constituées en date du 31 mars 2013 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 1er janvier 2011.

Une charge de 3 402 \$ (3 365 \$ en 2013) est comptabilisée à l'état des résultats au titre des avantages complémentaires de retraite pour refléter le coût de ces avantages durant l'exercice considéré.

Le tableau ci-après présente la situation financière du régime d'avantages complémentaires de retraite au 31 mars:

	2014	2013
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(33 341) \$	(40 843) \$
Gains (pertes) actuariels nets non amortis	(8 107)	2 293
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	122	172
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite	(41 326) \$	(38 378) \$

Les cotisations et les prestations versées au titre du régime d'avantages complémentaires de retraite au cours de l'exercice se résument comme suit:

	2014	2013
Cotisations de l'employeur	454 \$	452 \$
Prestations versées	454 \$	452 \$

54

Le coût des avantages complémentaires de retraite se résume comme suit:

	2014	2013
Le coût des avantages complémentaires de retraite est calculé comme suit :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	2 081 \$	2 032 \$
Intérêts sur les obligations	1 012	1 001
Amortissement de la perte actuarielle nette	309	332
Coût des avantages complémentaires de retraite	3 402 \$	3 365 \$

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées sont les suivantes:

	2014	2013
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	3,1 %	2,3 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,8 %	5,9 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coût des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,3 %	2,4 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,9 %	6,0 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

Les taux tendanciels hypothétiques du coût de santé et soins dentaires ont une incidence importante sur les montants présentés pour de soins de santé et dentaires régimes. Une augmentation ou une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé et du dentaire coût se répercuterait ainsi pour l'exercice clos le 31 mars 2014:

	2014	2013
Total du coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des intérêts débiteurs	946 \$	(667) \$
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite	6 353 \$	(4 865) \$

10. PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES RELATIVES AUX AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI (INDEMNITÉS POUR ACCIDENTS DE TRAVAIL ET AUTRES AVANTAGES)

L'obligation au titre des indemnités pour accidents de travail constituées de la Société représente le passif non capitalisé pour le coût des indemnités prévues selon le régime auto-assuré, qui sont administrées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission de Terre-Neuve-et-Labrador, la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau Brunswick et la Workers' Compensation Commission de l'Île-du-Prince-Édouard, pour les accidents du travail des salariés actuels et des anciens salariés.

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration facturés par les diverses commissions provinciales. Ces montants sont présentés à la valeur actualisée nette, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des projections du montant global des demandes d'indemnisation pour des incidents survenus. Les plus récentes évaluations actuarielles des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité ont été effectuées en date du 31 décembre 2011 et leurs résultats ont été actualisés par extrapolation aux dates d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2012 et du 31 décembre 2013. La plus récente évaluation actuarielle des autres avantages postérieurs à l'emploi aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2013.

Une charge de 1 904 \$ (900 \$ en 2013) est comptabilisée dans l'état des résultats au titre du coût des avantages postérieurs à l'emploi.

La situation financière du régime d'avantages postérieurs à l'emploi de la Société au 31 mars est la suivante:

	2014	2013
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(13 273) \$	(14 570) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	1 606	3 374
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	476	498
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi	(11 191) \$	(10 698) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice

	2014	2013
Prestations versées	1 411 \$	1 843 \$

Le coût constaté au titre des avantages postérieurs à l'emploi se présente comme suit:

	2014	2013
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice:		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 210 \$	509 \$
Intérêts sur les obligations	344	303
Amortissement des pertes actuarielles nettes	350	88
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	1 904 \$	900 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes (moyennes pondérées):

	2014	2013
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3,1 %	2,3 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %
Coûts relatifs aux avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	2,3 %	2,4 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2014, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 380 \$ (413 \$ en 2013) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Coût 2014				
	Solde d'ouverture	Aquisitions	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	103 136 \$	3 309 \$	(1 016) \$	- \$	105 429 \$
Installations côtières	123 256	23 470	(59)	-	146 667
Améliorations locatives	53 992	10 869	(225)	-	64 636
Matériel	23 950	4 031	(672)	-	27 309
Travaux en cours	48 419	(6 321)	-	-	42 098
	352 753 \$	35 358 \$	(1 972) \$	- \$	386 139 \$

	Amortissement cumulé 2014				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	55 277 \$	6 975 \$	(1 001) \$	- \$	61 251 \$
Installations côtières	44 570	6 423	(51)	-	50 942
Améliorations locatives	22 530	18 507	(212)	-	40 825
Matériel	11 902	3 025	(596)	-	14 331
	134 279 \$	34 930 \$	(1 860) \$	- \$	167 349 \$

Coût 2013					
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	103 114 \$	627 \$	(605) \$	- \$	103 136 \$
Installations côtières	115 871	22 489	(15 104)	-	123 256
Améliorations locatives	46 929	7 063	-	-	53 992
Matériel	18 295	6 408	(753)	-	23 950
Travaux en cours	34 003	14 416	-	-	48 419
	318 212 \$	51 003 \$	(16 462) \$	- \$	352 753 \$

Amortissement cumulé 2013					
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	49 276 \$	6 442 \$	(441) \$	- \$	55 277 \$
Installations côtières	51 378	4 341	(11 149)	-	44 570
Améliorations locatives	11 627	10 903	-	-	22 530
Matériel	9 516	3 111	(725)	-	11 902
	121 797 \$	24 797 \$	(12 315) \$	- \$	134 279 \$

	2014	2013
	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Navires	44 178 \$	47 859 \$
Installations côtières	95 725	78 686
Améliorations locatives	23 811	31 462
Matériel	12 978	12 048
Travaux en cours	42 098	48 419
	218 790 \$	218 474 \$

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

(a) Classement des instruments financiers

Les valeurs comptables des actifs financiers et des passifs financiers qui sont comptabilisés au coût ou au coût amorti ou à la juste valeur se présentent comme suit:

	2014		2013	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
ACTIFS FINANCIERS				
Trésorerie	- \$	13 364 \$	- \$	12 087 \$
Débiteurs	-	9 868	-	12 248
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	-	-	-	-
Instruments financiers dérivés	739	-	641	-
	739 \$	23 232 \$	641 \$	24 335 \$
PASSIFS FINANCIERS				
Créditeurs et charges à payer	- \$	30 089 \$	- \$	28 039 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	-	2 604	-	2 687
Instruments financiers dérivés	227	-	781	-
	227 \$	32 693 \$	781 \$	30 726 \$

(b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions prévalant sur le marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, car elles comportent des incertitudes et reposent sur des jugements importants. Les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers de la Société au 31 mars 2014, toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue des banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des instruments financiers dérivés.

(c) Instruments dérivés

Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, qui sont évalués à la juste valeur, sont notamment des swaps qui sont généralement soit des swaps de marchandises ou de tarifs, par lequel les contreparties versent des flux financiers établis sur la base d'un prix variant pour la marchandise concernée (mazout n° 2 et mazout lourd n° 6 à 1 %) ou sur la base de l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les contreparties paient réellement pour le carburant.

La Société utilise également des contrats de change à terme qui consistent en des ententes contractuelles visant à acheter des euros à une date ultérieure et à un cours stipulé d'avance, relativement aux paiements de location pour *l'Atlantic Vision*.

Au 31 mars, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants, qui présentaient une juste valeur positive:

		2014		2013	
	Périod (Note 1)	Prix fixe par unité (Note 2)	Quantité nominale (Note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2013	2,701-2,3	588	- \$	92 \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2014	2,9174	126	6	113 \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2015	2,923-3,243	672	62	36
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2016	2,822-3,159	378	22	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2013	91,88-99,02	18	-	58
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2014	113,035	8	83	249
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2015	80,90-108,003	54	329	93
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2016	95,015-107,969	36	237	-
				739 \$	641 \$

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Note 2 – Des prix par gallon américain sont utilisés pour les swaps de mazout n° 2, et des prix par baril sont utilisés pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

Note 3 – Un nombre de gallons est utilisé pour les swaps de mazout n° 2, et un nombre de barils est utilisé pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

Au 31 mars, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants, qui présentaient une juste valeur négative:

	2014			2013	
	Périod (Note 1)	Prix fixe par unité (Note 2)	Quantité nominale (Note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2013	3,160	84	- \$	(13) \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2014	2,8875-2,890	168	(12)	(7)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2015	2,819-3,151	504	(30)	(5)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2016	2,819-3,151	168	(6)	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2013	97,38-103,59	8	-	(24)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2014	100,95	2	(24)	(53)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2015	89,90-104,58	42	(103)	(214)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2016	92,25-96,5	8	(37)	-
				(212) \$	(316) \$

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Note 2 – Des prix par gallon américain sont utilisés pour les swaps de mazout n° 2, et des prix par baril sont utilisés pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

Note 3 – Un nombre de gallons est utilisé pour les swaps de mazout n° 2, et un nombre de barils est utilisé pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

	2014			2013	
	Périod (Note 1)	Taux de change à terme \$/CAN/EURO	Quantité nominale (Euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2014	1,5230	3 150	(15) \$	(465) \$
				(15) \$	(465) \$

Note 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Il incombe au Conseil d'administration d'établir et de surveiller le cadre de gestion des risques de la Société. Le Conseil est aussi chargé de définir les politiques de gestion des risques, et de veiller à leur application.

Les politiques de gestion des risques de la Société servent à recenser et à analyser les risques qui pèsent sur la Société, à fixer des limites et des contrôles adéquats pour ces risques, et à surveiller les risques et le respect des limites établies. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont examinés régulièrement pour tenir compte de l'évolution des conditions du marché et des activités de la Société. La Société vise, grâce à ses normes et à ses procédures de formation et de gestion, à établir un environnement de contrôle constructif et rigoureux au sein duquel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

Le Comité de vérification surveille la mesure dans laquelle la direction s'assure de la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et évalue le caractère adéquat du cadre de gestion des risques par rapport aux risques qui pèsent sur la Société.

En raison de son recours aux instruments financiers dans le cours normal de ses activités, la Société est exposée principalement au risque de crédit, au risque de marché et au risque de liquidité.

Risque de crédit:	Risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier.
Risque de marché:	Risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. La Société est ainsi exposée au risque de change, au risque de taux d'intérêt et au risque sur marchandises.
Risque de liquidité:	Risque que la Société éprouve des difficultés à trouver les fonds nécessaires pour honorer ses engagements liés aux instruments financiers.

Des informations sont fournies dans la présente note sur l'exposition de la Société à chacun des risques mentionnés précédemment ainsi que sur les objectifs, politiques et processus de la Société en matière d'évaluation et de gestion de chacun de ces risques. D'autres données quantitatives sont fournies tout au long des présents états financiers.

Les expositions au risque de la Société n'ont pas changé, par rapport aux exercices précédents, ni la façon dont elles surviennent. De même les objectifs, politiques et procédures de gestion des risques, ainsi que les méthodes utilisées pour les mesurer sont restés les mêmes.

(a) Risque de crédit

La valeur comptable de la trésorerie autre que les liquidités soumises à restriction, des débiteurs et des instruments dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses instruments financiers dérivés en faisant des affaires uniquement avec des institutions financières de bonne réputation et de qualité supérieure. L'exposition au risque de crédit de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en œuvre d'une politique de crédit qui prévoit des limites à la concentration du risque et l'évaluation et la surveillance du risque de contrepartie.

Trésorerie

La trésorerie autre que les liquidités soumises à restrictions est déposée dans une banque à charte canadienne. Les liquidités soumises à restrictions sont déposées dans un compte de garantie bloqué en euros dans une banque allemande. La désignation de cette banque comme dépositaire légal a été imposée comme condition dans l'entente d'affrètement. Comme le propriétaire du traversier est soumis à divers instruments de garantie, il a été forcé de déposer l'argent à cette banque.

Au 31 mars 2013, la banque allemande avait obtenu de l'agence de notation Moody's une cote de crédit intrinsèque de E, la cote Aa1 sur sa dette à long terme garantie et la cote de P-3 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Fitch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de B, la cote AAA sur sa dette à long terme garantie et la cote F1 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2014.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 9 868 \$ au 31 mars 2014 (12 248 \$ en 2013). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 283 \$ (4 982 \$ en 2013) et d'autres débiteurs s'élevant à 5 585 \$ (7 266 \$ en 2013), dont un montant de 3 405 \$ (4 044 \$ en 2013) qui représente des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 51 % des créances clients (cinq clients représentaient 50 % des créances clients en 2013). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2014, environ 4 % (2 % en 2013) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 60 jours, alors que 96 % (98 % en 2013) des créances clients étaient à court terme ou exigibles depuis moins de 30 jours. Jusqu'ici, la Société n'a pas subi de pertes importantes attribuables à des créances douteuses. La provision pour créances douteuses de la Société était de 190 \$ au 31 mars 2014 (115 \$ en 2013). La provision pour créances douteuses a été établie grâce à une analyse systématique de tous les comptes fondée sur le classement chronologique des comptes et la solvabilité actuelle des clients..

Les créances clients de la Société au 31 mars se détaillent comme suit:

	2014	2013
À court terme	3 607 \$	4 306 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	693	680
Exigibles depuis 31 à 120 jours	19	25
Exigibles depuis 121 jours et plus	154	86
	4 473	5 097
Déduire : Provision pour créances douteuses	(190)	(115)
Montant net des créances clients	4 283 \$	4 982 \$

Instruments dérivés

Les instruments financiers dérivés de la Société sont contractés auprès de banques à charte canadiennes qui sont des contreparties solvables. La Société juge qu'elle est exposée à un risque de crédit minimal lié au non-respect des obligations, puisque la solvabilité de la contrepartie est considérée comme étant élevée.

(b) Risque de marché

(i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 900 euros dans le cadre de l'entente d'affrètement pour le traversier chargé du transport de passagers et de marchandises *Atlantic Vision*. Pour réduire ce risque au minimum, la Société achète des contrats de change à terme pour 50 % du montant des paiements de location mensuels. La Société a réduit l'exposition au risque de change, car les paiements de location ont été partiellement couverts.

(ii) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. Le taux d'intérêt sur le solde de trésorerie de la Société varie en fonction des variations du taux préférentiel. La Société n'a pas d'exposition importante au risque de taux d'intérêt. Une variation d'un pourcentage de point du taux d'intérêt aurait une incidence sur le montant des revenus de placement tirés des soldes de trésorerie, mais n'aurait pas des effets importants sur les états financiers.

(iii) Risque sur marchandises (lié au prix du carburant)

Afin de gérer son exposition à la fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) avec des intermédiaires financiers. Elle met en œuvre une politique de couverture du carburant qui vise à stabiliser les écarts budgétaires concernant le carburant et le supplément pour le carburant qui est imposé aux clients d'une année à l'autre. Une variation de l'ordre de 5 % du prix du carburant n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers. Ce type de fluctuation est géré en réalisant des activités de couverture du carburant et en imposant un supplément pour le carburant aux clients.

(c) Risque de liquidité

La stratégie de gestion du risque de liquidité de la Société consiste à s'assurer, dans la mesure du possible, qu'elle aura toujours suffisamment de liquidités pour honorer ses engagements liés à des passifs au moment de leur échéance, à la fois dans des conditions normales et difficiles, sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

La Société s'efforce de maintenir des liquidités suffisantes pour pouvoir s'acquitter de ses charges d'exploitation prévues pendant une période de 30 jours, et de garder en plus une réserve de 4 000 \$. Elle est ainsi en mesure d'honorer ses obligations financières, mais ne peut faire face aux conséquences de circonstances extrêmes imprévisibles, comme des catastrophes naturelles. La Société établit des prévisions de trésorerie, qui sont examinées

régulièrement par la direction et le Conseil d'administration. Au besoin, elle ajuste ces prévisions en fonction des rentrées et des sorties de fonds prévues, afin de garantir qu'elle dispose de liquidités suffisantes pour honorer ses obligations financières. La Société reçoit une aide financière publique sur une base mensuelle.

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (35 622 \$ en 2013) dont le taux d'intérêt ne dépasse pas le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 mars 2014 (aucun montant en 2013), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2013). La Société a accès à cette facilité de crédit selon ses besoins, et la facilité est renouvelable tous les ans, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances du Canada.

La banque de la Société a émis une lettre de crédit irrévocable sur la facilité de crédit d'exploitation de la Société en faveur de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick, en garantie du paiement de dettes futures s'élevant à 4 200 \$ (4 200 \$ en 2013) pour une période indéterminée.

La banque de la Société a émis des lettres de crédit irrévocables sur la facilité de crédit d'exploitation de la Société en faveur de CIBC Mellon Trust Company aux fins d'une fiducie pour le régime de retraite des salariés de Marine Atlantique S.C.C. Ces lettres de crédit totalisent 31 422 \$ (31 422 \$ en 2013) et viennent à expiration le 31 décembre 2014. Le total des lettres de crédit représente moins de 15 % de la valeur de marché des actifs, conformément aux règlements qui se rattachent à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

La valeur comptable des créditeurs et charges à payer et des instruments financiers dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créditeurs et charges à payer s'élevait à 30 089 \$ (28 039 \$ en 2013). La valeur comptable des créditeurs au 31 mars 2014 s'élevait à 18 352 \$ (17 449 \$ en 2013) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 11 737 \$ au 31 mars 2014 (10 590 \$ en 2013) Le tableau ci-après présente un résumé des échéances des créditeurs et charges à payer, aux termes des contrats sous-jacents, au 31 mars :

2014					
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Total
Créditeurs et charges à payer	30 089 \$	-	-	-	30 089 \$
Passifs financiers dérivés	58 \$	34	92	43	227 \$

2013					
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Total
Créditeurs et charges à payer	28 039 \$	-	-	-	28 039 \$
Passifs financiers dérivés	177 \$	229	156	219	781 \$

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2014	2013
Excédent accumulé lié aux activités	272 115 \$	265 690 \$
(Pertes) de réévaluation cumulées	(2 225)	(4 299)
Excédent accumulé	269 890 \$	261 391 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 \$ (258 \$ en 2013) au titre du capital-actions. Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2014, 517 061 actions (517 061 actions en 2013) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2013) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 787 \$ (1 283 \$ en 2013) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les crédettes comme l'explique la note 6. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes 2a) et 4 complémentaires des états financiers. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a donc été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Le montant total requis pour terminer les travaux en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2014 se chiffrait à 10 492 \$ (6 572 \$ en 2013). Le solde au titre de ces contrats sera réglé au cours de l'exercice 2014-2015.

La Société loue certaines installations et du matériel. Elle a aussi signé des ententes d'affrètement de cinq ans pour trois des quatre traversiers de sa flotte, nommément *l'Atlantic Vision*, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. Les paiements minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	Affrètement	Autre	Total
2014 – 15	36 025 \$	113 \$	36 138 \$
2015 – 16	20 256	-	20 256
	56 281	113	56 394

Les navires affrétés sont comptabilisés comme des contrats de location-exploitation. Par conséquent, aucun passif n'est présenté à l'état de la situation financière à cet égard. Afin de gérer son exposition au risque de crédit et d'évaluer les cotes de solvabilité, la Société a examiné les contrats de location-exploitation et évalué la possibilité que les locataires puissent manquer aux obligations stipulées dans les contrats.

17. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2014, elle faisait l'objet de réclamations estimées à 60 \$ (132 \$ en 2013) pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Un montant correspondant a donc été comptabilisé dans les états financiers. Il y a aussi des réclamations supplémentaires estimées à 650 \$ (1 010 \$ en 2013) pour lesquelles le risque que l'événement futur déterminant se produise est indéterminable. Aucun montant n'a donc été comptabilisé pour ces réclamations. Ces estimations ont été établies en posant des jugements professionnels et en tenant compte des expositions maximales, qui sont limitées en raison des franchises fixées.

Au cours de l'exercice, la Cour suprême du Canada a rendu une décision de responsabilité contre la Société pour cause de défaut d'adjuger un contrat en 1997. La Société a interjeté appel de cette décision auprès de la Cour d'appel. L'appel sera entendu en juin 2014. La décision de la Cour suprême ne mentionnait ni dommages ni montant. À ce point-ci, la charge financière estimative liée à cette affaire est indéterminable.

18. MONTANTS BUDGÉTÉS

Les montants budgétés sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis dans le cadre du Plan d'entreprise de la Société et approuvés par le Conseil d'administration.

La Société n'a dépassé aucune des limites établies pour ses dépenses ou ses placements au cours de l'exercice considéré.

19. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice antérieur ont été retraités pour rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice considéré.