



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Canada

FAITS SAILLANTS DE 2010-2011

Passagers	382,522
Véhicules passagers	131,597
Véhicules commerciaux	100,620
Nombre de traversées	2,095
Employés (période de pointe d'emploi)	1,364
Employés (équivalents temps plein)	1,113

LIASONS PAR TRAVERSIER VERS L'ÎLE DE TERRE-NEUVE



Table des matières

02	Faits saillants de 2010-2011
04	Message du président du conseil
05	Message du président et chef de la direction
06	Profil de la société
09	Activités de Marine Atlantique
11	Environnement d'exploitation
12	Retrait du <i>Caribou</i>
13	Retrait du <i>Joseph and Clara Smallwood</i>
14	Rétrospective de l'année
24	Perspectives d'avenir
26	Aperçu financier
32	Responsabilité sociale de l'entreprise
35	Collaboration entre le conseil et la direction
40	Conseil d'administration
42	États financiers

Siège social

10 Fort William Place, Bureau 302 | St. John's, T.-N.-L. | A1C 1K4



L'exercice 2010-2011 fut une période de changement et de renouvellement pour Marine Atlantique. Au sein de la Société, on sentait une certaine excitation et de l'optimisme lorsque le gouvernement du Canada s'est engagé à financer plus de 900 millions de dollars sur une période de cinq ans pour une nouvelle infrastructure, des subventions à l'exploitation et le renouvellement des activités commerciales.

Cela n'est un secret pour personne que nous faisons face au déclin de la fiabilité de notre flotte et de notre infrastructure vieillissantes, tandis que la demande pour le service que nous offrons augmentait. L'engagement de financement du Gouvernement fédéral a permis à la Société d'affréter rapidement deux navires modernes afin de résoudre les problèmes de fiabilité. Nous avons identifié deux supertraversiers de cote glace, appropriés pour l'environnement difficile du détroit de Cabot, qui ont fait l'objet d'importantes modifications. L'accomplissement de tout ce travail sur une période de 10 mois témoigne de la conscience professionnelle et de l'engagement de l'équipe de Marine Atlantique, ainsi que de ses partenaires de renommée internationale.

Message du président du conseil

ROB CROSBIE | PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE MARINE ATLANTIQUE

Le renouvellement de la flotte a été une priorité essentielle tout au long de l'année. Notre équipe estimait qu'il était extrêmement important d'avancer en suivant un plan d'action concret afin de nous assurer d'offrir un service amélioré à nos clients. Nous avons retiré deux navires ayant démontré leur ardeur et dévouement, le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*, pour nous permettre de mettre en œuvre notre plan de renouvellement. Bien que nous ayons été attristés de voir le retrait de ces navires, ils ne pouvaient plus satisfaire aux besoins de nos clients. Avec nos nouveaux navires, en plus de l'*Atlantic Vision* et du *Leif Ericson*, notre nouvelle flotte possède une capacité accrue d'environ 25 %. Un important programme de renouvellement est en cours à Marine Atlantique et nous continuerons à apporter des améliorations à toute l'exploitation au cours des prochaines années dont les terminaux, les quais, les parcs de stationnement, les propriétés et les pratiques commerciales.

Au nom du Conseil d'administration, de la direction et des utilisateurs du service, je remercie le Gouvernement du Canada pour son engagement renouvelé envers Marine Atlantique dans cette conjoncture critique. Cet investissement offre l'occasion à la Société de poursuivre ses efforts de revitalisation et d'améliorer davantage la livraison du service aux gens de Terre-Neuve-et-Labrador. Le Conseil d'administration a collaboré étroitement avec le gouvernement fédéral pour obtenir ce nouveau

financement et il a activement contribué avec la haute direction à superviser et à implanter le changement et le renouvellement au sein de Marine Atlantique.

Ce dernier exercice en fut un d'action, un temps pour mettre en place les actifs nécessaires pour satisfaire une clientèle grandissante. Au cours du prochain exercice, nous espérons offrir une capacité grandement accrue afin de répondre à la demande de service, mettre à niveau notre infrastructure à terre et aller de l'avant grâce à des plans visant à faire de Marine Atlantique S.C.C. une société moderne et efficiente qui offre un service fiable à sa clientèle. Nous avons une vision, nous avons les ressources et nous avons un plan; nous attendons avec impatience les changements positifs que nos clients connaîtront bientôt.

ROB CROSBIE

Message de Président

WAYNE FOLLETT | PRÉSIDENT ET CHEF DES OPÉRATIONS

Marine Atlantique transporte des milliers de personnes, des véhicules et plus de 50 % des biens destinés à la partie insulaire de la province de Terre-Neuve-et-Labrador chaque jour de l'année sans exception.

Notre service est considéré comme faisant partie de l'infrastructure essentielle des transports du Canada et la croissance de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador rehausse encore davantage l'importance de notre service. Au fur et à mesure qu'augmentait la demande pour le transport de passagers et de biens, les défis liés à la capacité de notre flotte augmentaient également. En 2010-2011, Marine Atlantique a transporté plus de 100 000 unités commerciales pendant une période d'un an pour la première fois de son histoire. En dépit des défis liés à la capacité, nos vaillants employés ont efficacement chargé les navires et se sont assurés que nous transportions le plus de passagers et de véhicules que possible. Il s'agissait d'un accomplissement majeur pour la Société.

Le besoin justifié de capacité supplémentaire de même que les défis présentés par l'infrastructure vieillissante ont été des facteurs importants qui ont amené notre actionnaire, le Gouvernement du Canada, à faire un investissement réparti sur cinq ans. En 2010-2011, nous avons utilisé une partie de ces fonds principalement pour renouveler la flotte. Nous avons affrété deux navires modernes qui offrent une capacité accrue, de nouvelles technologies et des commodités améliorées.

Nous avons entrepris un projet d'intégration des navires visant à modifier et intégrer ces navires dans la flotte, avec la sécurité comme priorité absolue. Nous avons sous-traité à un certain nombre d'organismes internationaux la tâche de nous aider à accomplir les processus de diligence raisonnable, à effectuer les inspections et les activités de surveillance et de s'assurer que notre engagement envers la sécurité soit le plus ferme que possible. Nos employés et nos experts-conseils ont été présents à toutes les étapes des processus de conception et de modification. Nous sommes très heureux que ces nouveaux navires, le *Blue Puttees* et l'*Highlanders*, fassent maintenant partie de la flotte de Marine Atlantique.

Au cours de l'année, nous avons retiré deux navires qui ont servi la population de Terre-Neuve-et-Labrador, du Canada et les touristes de partout dans le monde pendant un quart de siècle. Le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été retirés du service après un grand nombre de traversées du golfe du Saint-Laurent et autant l'équipage que les clients en garderont un excellent souvenir.

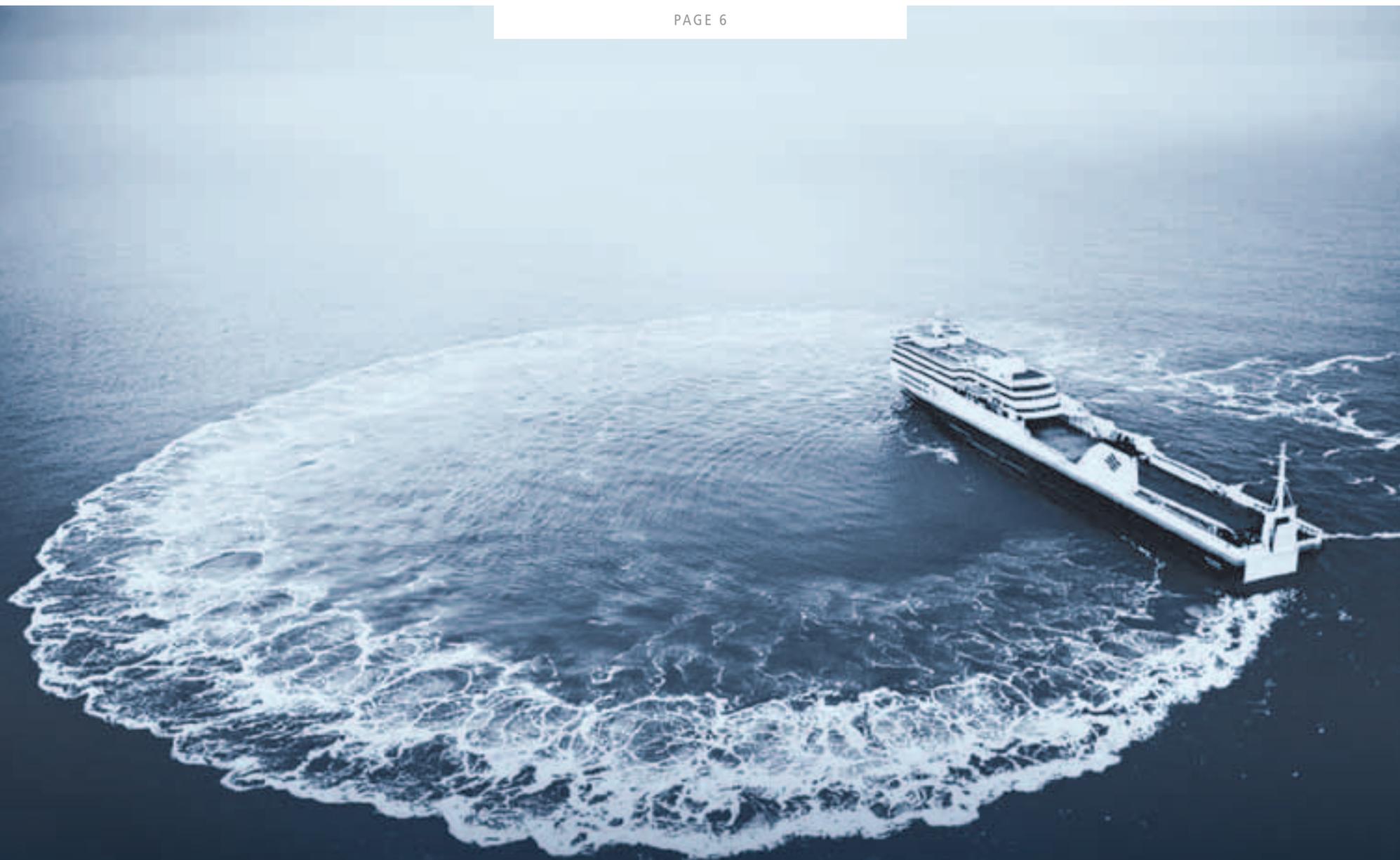
En plus du renouvellement de la flotte, nous avons fait des progrès en ce qui concerne notre liste de projets nécessitant des capitaux importants. Nous avons commencé à planifier la mise à niveau des infrastructures à terre y compris les terminaux, les quais et les actifs associés. Nous avons poursuivi l'examen des pratiques et approches commerciales de la Société afin de déterminer de meilleures façons de



servir les clients. Tous ces projets continueront pendant le prochain exercice financier. Nous prévoyons que l'an prochain, le service de traversier entre Argentinia et North Sydney sera revitalisé grâce à la mise en service de l'*Atlantic Vision* sur cette liaison. Ce navire offre beaucoup plus de cabines, des aires de places assises, nouvellement ajoutées, ainsi que des commodités augmentées, ce qui rend le service beaucoup plus attrayant pour la clientèle qui désire accéder facilement à la côte est de Terre-Neuve. Les clients profiteront également de l'amélioration des installations terminales et des aires avoisinant la propriété d'Argentinia. À la fin de mars 2011, les réservations pour ce service avaient déjà augmenté de plus de 45 % par rapport à la même période de l'exercice précédent.

L'investissement du Gouvernement du Canada dans notre service apportera une amélioration importante pour la clientèle. Cela prendra du temps, de la patience et beaucoup de travail ardu, mais je crois que l'engagement de la Société et de l'actionnaire, à renouveler notre actif et à réorganiser nos activités, entraînera un service de traversier plus moderne et plus efficace, qui répond aux besoins des clients, des intervenants et des employés.

WAYNE FOLLETT



profil de la société

Qui est Marine Atlantique?

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État fédérale responsable d'exploiter le service de traversier entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. Ses navires transportent des personnes, des véhicules passagers et des véhicules commerciaux qui livrent des biens et des produits à destination et en provenance de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Elle est mandatée en vertu de la Constitution à assurer son service de transport.

La Société fait chaque année rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et elle travaille étroitement avec le ministre d'État aux Transports. Une entente bilatérale avec Transports Canada définit les principes qui régissent les relations entre la Société et ce ministère. Elle fait également état des accords de financement en vertu desquels la Société assure ses services de traversier. Même si Marine Atlantique génère des revenus de ses activités, la majeure partie des fonds nécessaires provient du Gouvernement fédéral par le biais de Transports Canada.

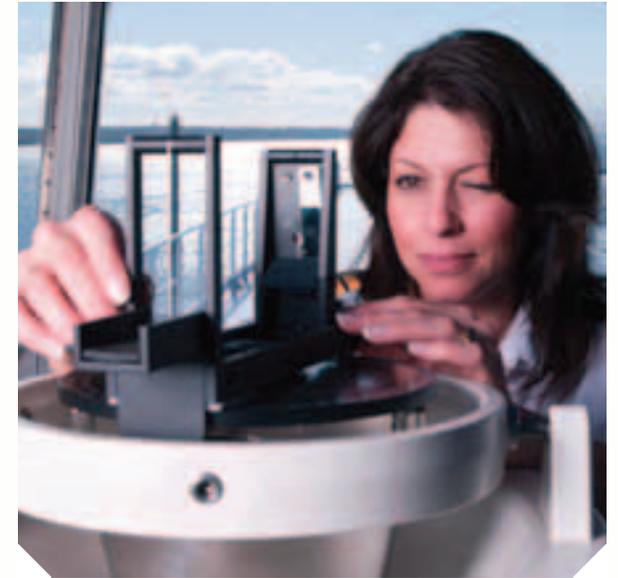
Marine Atlantique, dont le siège social est à St. John's, T.-N.-L., gère des terminaux dans les ports terre-neuvien-et-labradorien de Port aux Basques et d'Argentia et dans le port néo-écossais de North Sydney. La Société assure des services traversiers dans deux liaisons : un service traversier quotidien 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 pendant les périodes de pointe de la mi-juin à la fin septembre).

Marine Atlantique constitue un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle est en activité. Ses employés bénéficient de possibilités d'emploi stables qui ont des retombées directes et indirectes appréciables sur ces régions. Les niveaux d'emploi au sein de la Société culminent à plus de 1 300 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 sept syndicats couverts par six conventions collectives.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace. La flotte de la Société comprend le *Blue Puttees*, l'*Highlanders*, l'*Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*. On assure un entretien de la flotte conforme à des normes élevées et des codes comme ceux de la Sécurité maritime de Transports Canada, de l'American Bureau of Shipping, des sociétés de classification du Registre de la Lloyd et Det Norske Veritas et se conforme au Code international de gestion de la sécurité (CIGS).

Pour assurer l'exploitation sécuritaire des navires en mer, Marine Atlantique est assujettie à un certain nombre de lois et de règlements, notamment, le Code canadien du travail,



le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires), la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et le règlement apparenté, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et le règlement apparenté, la *Loi sur la marine marchande* du Canada et le règlement apparenté, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur le cabotage*, le Règlement sur la sécurité des traversiers intérieurs et la partie 3 du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM). La Société est en plus 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.



Blue Puttees

Capacité en passagers – 1 000 personnes | 199,5 mètres de long

Atlantic Vision

Capacité en passagers – 800 personnes | 203,3 mètres de long



Highlanders

Capacité en passagers – 1 000 personnes | 199,5 mètres de long

Leif Ericson

Capacité en passagers – 554 personnes | 157,28 mètres de long



*Capacité en passagers : nombre maximum de personnes que le navire est autorisé à transporter.

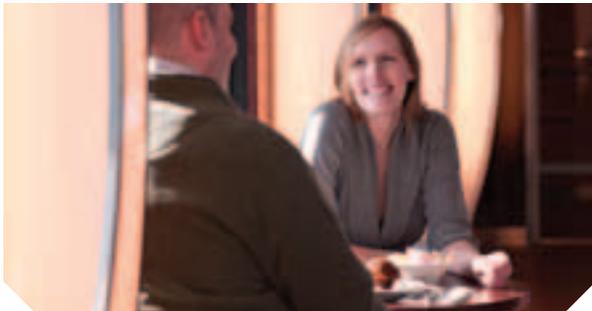
Les activités de Marine Atlantique

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

Les gens et les produits peuvent accéder à l'île de Terre-Neuve et en sortir seulement de deux façons : par avion ou par bateau. Le service traversier de Marine Atlantique constitue le seul mode de transport quotidien permettant de se déplacer entre l'intérieur du Canada et la partie insulaire de la province de Terre-Neuve-et-Labrador pour les passagers et les marchandises qui ne circulent pas par avion. Le service représente par conséquent un lien vital de transport.

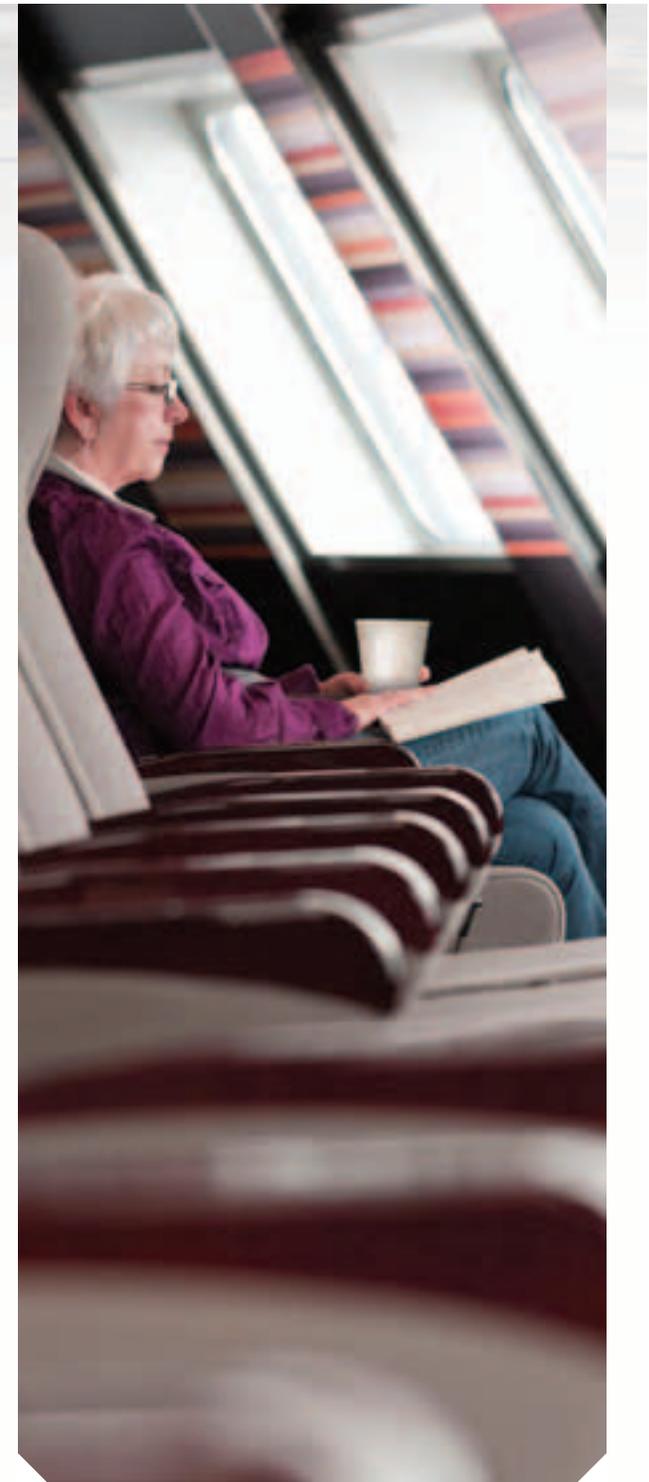
Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules : passagers, véhicules passagers et leurs occupants, camions gros porteurs et chauffeurs, remorques sans tracteur et autres utilisateurs de la route tels les autocaravanes, les autocars et les motocyclettes. Les véhicules commerciaux représentent la majeure partie des volumes annuels de trafic. Le nombre de véhicules passagers augmente l'été lorsque les touristes se rendent sur l'île de Terre-Neuve et en reviennent.

Seul service traversier assuré à longueur d'année, la Société transporte la moitié de l'ensemble des produits entrant dans



la province, y compris environ 90 % des denrées périssables – fruits, légumes, viandes et volailles. Les industries provinciales s'appuient sur les camions transportés par la société pour maintenir à l'intention de leur clientèle une chaîne d'approvisionnement faisant concurrence à leurs homologues à l'intérieur du pays. Dans le même ordre d'idées, les sociétés de l'extérieur de Terre-Neuve-et-Labrador s'appuient sur Marine Atlantique pour fournir des produits de tous genres à l'île, des gaz médicaux destinés aux hôpitaux aux composants d'importance vitale pour le forage en mer. Le volume de marchandises transporté à destination et en provenance de l'île de Terre-Neuve n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Servir les clients commerciaux est important pour Marine Atlantique, car ce segment de la clientèle représente la majorité de l'ensemble des activités et des revenus de la Société.

Marine Atlantique est aussi un précieux transporteur de voyageurs. Environ 27 % de tous les passagers à l'île de Terre-Neuve sont transportés par la Société. Les voyages par traversiers soutiennent la liaison entre l'île de Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada, plus particulièrement les provinces Maritimes. Terre-Neuve-et-Labrador doit de plus compter sur le service traversier du golfe pour le transport de près de 25 % de ses touristes non résidents. Les visites des voyageurs non résidents empruntant le traversier ont des retombées chiffrables appréciables sur l'ensemble de l'économie, en particulier dans les régions rurales de la province, ce qui fait de Marine Atlantique une partie intégrante de la précieuse industrie touristique de Terre-Neuve-et-Labrador. Le service traversier joue en plus un rôle marquant à l'échelle de l'économie de l'ensemble du Canada atlantique.



The image shows the interior of a ferry cabin. The ceiling is made of horizontal wooden planks. Large windows with white curtains line the right side of the cabin. Several passengers are seated at tables, some looking towards a crew member who is standing and holding a clipboard. The overall atmosphere is calm and professional.

Notre mission

Notre mission est d'offrir un service 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.

Environnement d'exploitation

PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

Marine Atlantique exploite son service traversier dans l'un des environnements marins les plus exigeants au Canada, et possiblement dans le monde. Comme nous sommes en activité à longueur d'année, nos navires et nos équipages doivent pouvoir naviguer tout autant pendant les journées agréables d'été que dans des conditions hivernales difficiles.

Les navires doivent traverser le golfe du Saint-Laurent, où des vents de 40 nœuds ou plus peuvent souffler en tout temps de l'année. Des hauteurs de vagues impressionnantes de quatre mètres ou plus peuvent se manifester été comme hiver. De plus, l'accumulation substantielle de glaces dans le golfe du Saint Laurent limite les activités pendant les mois d'hiver.

Les activités de Marine Atlantique sont sans l'ombre d'un doute assujetties aux conditions météorologiques et les capitaines et les équipages des navires de la Société surveillent constamment celles-ci pour assurer la sécurité des traversées. Les vents forts et les grosses mers présentent constamment un défi pour la Société et il arrive ainsi par moments que les navires ne puissent naviguer. Marine Atlantique s'efforce de réduire les perturbations du service, mais les retards dus aux conditions météo sont inévitables. Les capitaines, les membres d'équipage et les employés de Marine Atlantique s'efforcent alors diligemment de rétablir les activités aux horaires normaux.

NOS VALEURS



Sécurité

Assurer le transport sécuritaire de tous les passagers et biens, tout en fournissant un milieu de travail sûr et sain aux employés.

Responsabilité environnementale

Prendre les mesures indiquées pour protéger notre environnement, réduire les effets néfastes pour l'environnement et incorporer des pratiques exemplaires dans toutes les activités.

Service de qualité

Assurer la satisfaction de la clientèle par la prestation efficace et professionnelle d'un service accessible.

Fiabilité

Fournir un service de transport homogène et fiable à nos clients, acquérir les produits et les services de façon juste et ouverte, et adopter des pratiques d'embauche et d'emploi équitables.

Courtoisie

Favoriser un milieu de travail encourageant une communication cohérente en même temps que le respect mutuel, la coopération, l'honnêteté et l'intégrité.

Coût-efficacité

Assurer une utilisation efficace des ressources et une responsabilisation complète vis-à-vis de notre actionnaire, le Gouvernement du Canada.

À propos du *Caribou*



A offert un service 12 mois par année sur la traversée de 96 milles nautiques entre Port aux Basques et North Sydney

1 200 passagers

48 cabines

7 ponts – longueur de 179 m – largeur de 25 m

Déplacement de 16 203 tonnes

Quatre moteurs principaux
(M.A.K. diesels de 7 000 HP chacun)

Vitesse maximale de 22 nœuds



Le *Caribou*

[1986-2010]

Depuis qu'il s'est joint à notre flotte en 1986, le *Caribou* nous a fièrement servi et c'est avec tristesse que nous le laissons partir.

Nommé en l'honneur du SS *Caribou*, un navire qui avait été frappé par une torpille allemande pendant la Deuxième Guerre mondiale, le *Caribou* honore les 137 vies prises ce jour-là, parmi lesquelles un grand nombre de personnes provenaient de Port aux Basques. Nous nous souviendrons toujours de leur engagement remarquable. D'ailleurs des survivants du SS *Caribou* ont fait partie du voyage inaugural du *Caribou* le 12 mai 1986, afin de commémorer cet événement.

Quand il fut construit, il était le navire-brise-glace le plus gros au monde et le plus rapide et le plus gros jamais construit au Canada. Le premier super traversier. Avec une vitesse de

croisière maximale de 22 nœuds, il a remplacé à lui seul deux navires et réduit considérablement le temps de traversée entre Port aux Basques et North Sydney. C'était un temps de changement. Un temps d'enthousiasme. Et bien que nous faisons face aux défis de nouveaux navires, de nouveaux procédés et une nouvelle technologie, notre formation proactive, notre engagement et notre expertise nous ont permis de les surmonter et de devenir des chefs de file.

Ce navire nous a offert ses services pendant 24 années. Il était notre navire-porte-étendard. Et toutes les traversées sans exception, de la première à la dernière le 26 novembre 2010, ont été rendues possibles par le professionnalisme, l'expertise et l'engagement de nos employés. Ce sont eux qui ont contribué à la réputation du *Caribou*.

Le Caribou était un super traversier commercial de cote glace la plus élevée qui soit et le navire-frère du Joseph and Clara Smallwood. Le navire est entré en service en 1986 pour offrir un service à l'année sur la liaison de Port aux Basques à North Sydney.



À propos du *Joseph and Clara Smallwood*



En service saisonnier sur le trajet de 280 milles nautiques entre Argentinia et North Sydney et sur la traversée de 96 milles nautiques entre Port aux Basques et North Sydney

1 200 passagers

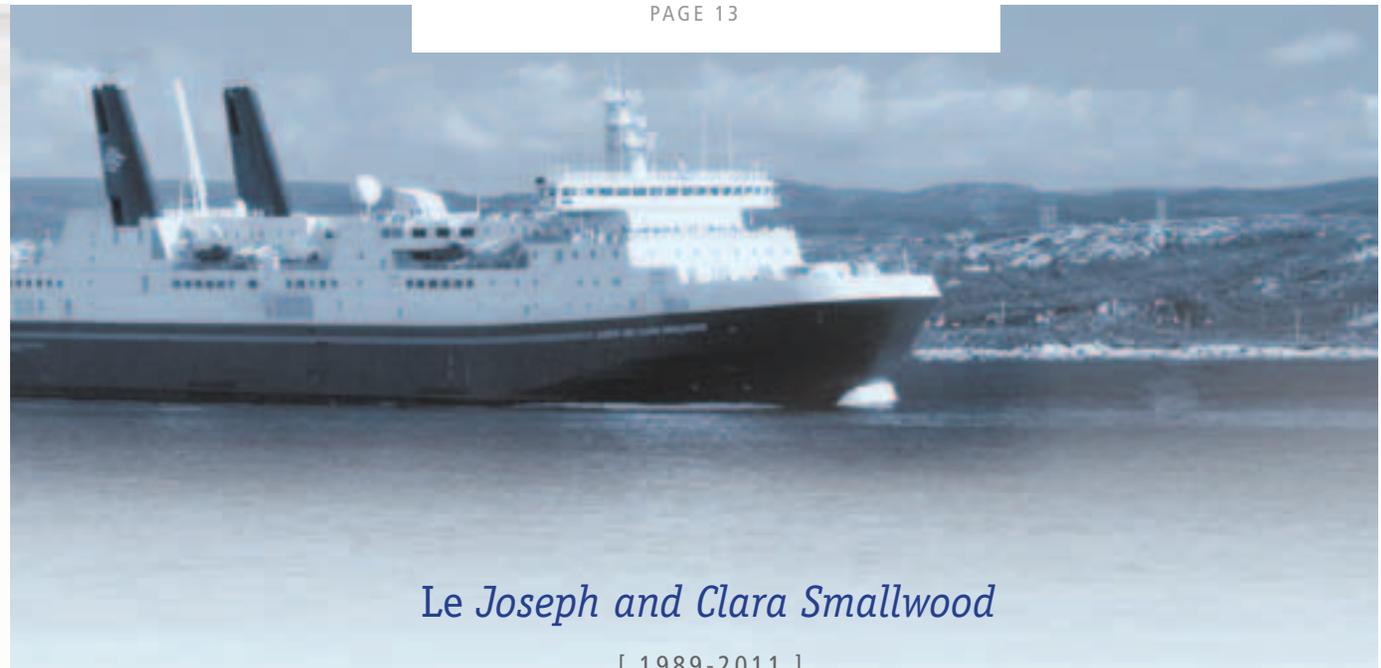
41 cabines

7 ponts – longueur de 179 m – largeur de 25 m

Déplacement de 16 755 tonnes

Quatre moteurs principaux
(M.A.K. diesels de 7 000 HP chacun)

Vitesse maximale de 22 nœuds



Le Joseph and Clara Smallwood

[1989-2011]

Le Joseph and Clara Smallwood a joint notre flotte en 1989 et il nous a servi loyalement pendant 22 ans.

Nommé en l'honneur du chef de la Confédération de notre province et du premier premier ministre de Terre-Neuve, ce navire a honoré la mémoire de Joseph Smallwood ainsi que la femme qui a contribué largement à son succès, son épouse Clara. Premier ministre de 1949 à 1972, il a servi la province avec loyauté et fierté, tout comme l'ont fait le navire que nous avons nommé en leur honneur et des membres de son équipage. Lorsque le *Joseph and Clara Smallwood* a joint notre flotte, il a commencé par desservir la liaison entre Port aux Basques et North Sydney, mais il a très vite été déplacé pour devenir le porte-étendard de la liaison d'Argentinia. Il était vraiment un super navire, et le navire-frère

du *Caribou*. Il offrait un voyage calme et confortable et a revigoré notre service auprès de nos clients. Il était toujours là, surtout quand les autres en avaient besoin, même jusqu'à son dernier voyage à Argentinia. Lorsque l'ouragan Igor a frappé l'île en 2010, le navire a porté secours aux sinistrés en transportant des membres du personnel militaire et de l'équipement. Notre équipage était fier d'appuyer la province, dans le vrai style de Joey Smallwood.

Merci à nos employés pour leur engagement indéfectible et leur dévouement à ce navire. Leur dévouement au *Joseph and Clara Smallwood* et à ses clients a grandement contribué au succès que la liaison d'Argentinia connaît aujourd'hui.

Nommé en l'honneur du père de la confédération dans cette province et premier premier ministre de Terre-Neuve, ce navire a honoré Joseph Smallwood et la femme qui a contribué considérablement à son succès, son épouse Clara. Il a servi cette province avec loyauté et fierté, tout comme le navire et les membres de son équipage.





rétrospective de l'année



L'année 2010-2011 fut une année de transition.



L'organisation a investi d'importantes ressources pour faire progresser le renouvellement de la flotte tout en s'efforçant d'offrir à la clientèle le meilleur service possible, compte tenu des contraintes apportées par une flotte vieillissante. La demande globale pour le service de traversier a augmenté de 2,1 % par rapport à la même période de l'année précédente. Cette demande a été propulsée par une forte croissance des véhicules commerciaux de l'ordre de 4,1 %, due à l'économie provinciale robuste de Terre-Neuve-et-Labrador. À la fin de l'année, la Société avait dépassé les 100 000 unités commerciales transportées au cours d'une période de 12 mois pour la toute première fois.

L'achalandage devrait augmenter à nouveau en 2011-2012 pour atteindre un niveau record en raison de la force de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador et de la croissance de l'industrie touristique de la province.

La sécurité est notre priorité

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

La sécurité est la priorité absolue de Marine Atlantique qui se concentre continuellement sur la protection de la santé et du bien-être des employés, de la clientèle et de toutes les autres personnes se trouvant sur la propriété. En 2010-2011, nous avons augmenté les ressources du service de sécurité afin d'accroître nos ressources de gestion de la sécurité et de nous concentrer sur la sécurité à bord des navires et à terre.

Des amendements au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) ont incité la Société à engager des consultants maritimes externes afin d'examiner le système de gestion de la sécurité de la Société et d'aider à sa révision générale. Un nouveau comité de gestion de la sécurité a été formé pour surveiller tous les aspects du système de gestion de la sécurité de l'organisation en application du Code ISM.

Le comité est présidé par le directeur de Qualité, Risque et Conformité et comprend des représentants de tous les secteurs de notre organisation. Le comité se réunit mensuellement afin de discuter et d'examiner les questions en développement, les rapports d'incidents et les enquêtes,

les révisions proposées au Système de gestion de la sécurité, les exercices d'intervention en cas d'urgence et pour établir des normes de formation.

Le Comité des politiques en matière de santé et de sécurité de la Société continue de développer et de faire le suivi du programme de sécurité et de santé au travail. Ce programme offrira de la formation et des occasions de perfectionnement dans le but de se conformer aux règles applicables et d'améliorer la culture de sécurité de tous les employés. Le Comité des politiques en matière de santé et de sécurité se réunit tous les trimestres, et le Comité mixte de santé et sécurité au travail (sites à terre) et le Comité de santé et sécurité au travail maritime (navires) se réunissent tous les mois.

À Marine Atlantique nous voulons tirer des leçons de tous les incidents, qu'il s'agisse d'accidents ou d'accidents évités de justesse. Tout au long de l'année, on a porté une attention particulière au signalement d'accidents évités de justesse. Marine Atlantique croit que l'on peut tirer des leçons de ces incidents et que les zones problématiques peuvent être abordées afin de prévenir les incidents similaires.





LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT



En tout, la Société a investi 77,8 millions de dollars dans son programme d'investissement de 2010-2011. Les investissements dans la nouvelle flotte représentent le pourcentage le plus important des dépenses en capital.

Les autres projets importants pendant l'année comprennent :

Mise à niveau des installations d'accostage aux trois ports

Investissement dans du nouvel équipement tel que tracteur de manutention, bus-navettes pour les passagers, véhicule d'entretien des terminaux, chariots élévateurs et outils

Achèvement de la construction d'un nouveau bâtiment de manutention à Port aux Basques

Clôture de sécurité et barrières de sécurité au terminal dans les trois ports

Mise à niveau du terminal d'Argentia (actuellement en cours)

Mise à niveau du système de ravitaillement des navires de la société

Notre objectif sécurité

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Le nouveau Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs (RSTI) du Canada régit la flotte et les ports de Marine Atlantique. Le règlement prescrit d'assurer la sécurité physique des passagers à terre et sur les navires, la protection du fret et des biens, et la sécurisation de l'environnement dans lequel se déroulent les activités de la Société.

La Société a introduit des ressources supplémentaires et augmenté le budget d'exploitation annuel d'environ 1 million de dollars à la suite de l'importance accrue accordée à la sécurité. Plusieurs améliorations ont été effectuées plus tôt cette année pour permettre à Marine Atlantique de se conformer à ce règlement; ces améliorations comprennent notamment l'ajout de clôture avec poste et mécanisme de contrôle d'accès, des procédures de manutention des bagages et des protocoles d'inspection des passagers, des véhicules et des fournitures. Des projets de surveillance vidéo et de clôture de sécurité ont été mis en application aux trois terminaux en exploitation dans le but d'augmenter la sécurité. Dans toute l'organisation, les employés ont reçu de la formation sur les rôles et les responsabilités en vertu de

ce nouveau règlement. On a ajouté du personnel de sécurité supplémentaire pour exercer trois fonctions principales : effectuer des inspections sélectives, de passagers, de véhicules et de marchandises avant l'entrée dans les zones contrôlées; implanter, vérifier et mettre en application les dispositions des plans de sécurité approuvés; et maintenir un degré supérieur de vigilance et de capacité d'intervention.

Le navire de Marine Atlantique portant pavillon chypriote *Atlantic Vision*, nécessite que l'organisation se conforme également à la partie 3 du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM), laquelle exige des plans de sécurité des installations portuaires pour obtenir la certification de Transport Canada. Ces plans de sécurité ont été préparés, certifiés par Transport Canada et appliqués aux trois terminaux en exploitation. Ce sont des documents évolutifs qui sont constamment mis à jour afin de répondre aux besoins de l'organisation. À titre de membre éminent de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), Marine Atlantique continue de rencontrer, sur une base régulière, le Commissaire à la sécurité de Transport Canada.



La nouvelle flotte

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Pendant un certain nombre d'années, Marine Atlantique s'est évertuée à répondre aux besoins de ses clients avec une flotte vieillissante qui ne possédait pas la capacité adéquate et qui était sujette aux bris mécaniques.

Grâce à un engagement de financement de cinq ans du Gouvernement du Canada, nous avons été en mesure de renouveler notre flotte. Lors de sa recherche de nouveaux navires, la Société devait se procurer des navires qui offraient une capacité accrue, avaient une certification de cote glace et la capacité d'opérer dans l'environnement difficile du golfe.

Le projet de renouvellement de la flotte a été très passionnant; toutefois, il a consommé un pourcentage important de la capacité de gestion de la société. Un comité directeur d'intégration des navires, présidé par le président et chef des opérations, a supervisé le projet. Le comité a utilisé un système de gestion de l'information centralisée qui comprenait des outils tels qu'un registre des décisions et un registre des risques pour l'aider à gérer le projet. Le comité a également mis sur pied un bureau de gestion de projets responsable de la gestion quotidienne de tous les aspects du projet.

Après la sécurité, la réussite de l'intégration de la nouvelle flotte était l'un des objectifs prioritaires de la société. En 2010-2011, Marine Atlantique a réussi à affréter et à superviser la conception et la modification, la livraison, et l'intégration de deux navires modernes. Les navires-frères, rebaptisés le *Blue Puttees* et *l'Highlanders*, ont été construits en 2006 et en 2007 respectivement.

La conception et la technologie de ces navires sont modernes, et leurs systèmes mécaniques sont efficaces, particulièrement la configuration des moteurs, et les navires offrent une capacité grandement accrue. On est parvenu à modifier les navires pour satisfaire aux exigences du service de Marine Atlantique et la société a hâte d'offrir un service amélioré ainsi que davantage de commodités à la clientèle. En plus de l'introduction de deux navires dans la flotte, des modifications conviviales pour le client ont été apportées à *l'Atlantic Vision*. En juin 2010, on a ajouté une nouvelle aire de repos avec sièges sur le pont 6 et le système d'Internet par satellite a été mis à niveau afin d'offrir des services continus d'Internet et de courriel pendant les traversées. Selon les premiers examens des modèles d'utilisation et du volume de données, ces projets obtiennent un immense succès.

Grâce à la flotte renouvelée, *l'Atlantic Vision* assurera le service du trajet Argentinia – North Sydney à partir de 2011. Ce trajet recevra une attention considérable en 2011-2012, en raison des commodités offertes par le navire, ainsi que de l'importante rénovation du terminal d'Argentinia. Ces nouveautés seront appuyées par une campagne de publicité visant à informer la clientèle, les intervenants et les groupes industriels à propos des nouvelles qualités du service. Le *Leif Ericson* subit actuellement une remise en état majeure qui permettra d'offrir plusieurs améliorations à la clientèle : la durée de vie en service nominale du navire sera rallongée au-delà de la période prévue, sa fiabilité sera améliorée, et les aires réservées à la clientèle seront plus confortables, car elles auront été remeublées pour mieux se conformer à celles des autres navires de la flotte.

PRINCIPALES MODIFICATIONS AUX NAVIRES :



Raccourcissement à 199,5 m grâce à l'enlèvement d'une section centrale de 12,5 m afin d'accommoder les restrictions de la navigation

Agrandissement important de l'infrastructure en surface, offrant des commodités et une capacité supplémentaires

Ajout de 500 sièges à dossier inclinable offrant à la clientèle des aires confortables et reposantes

Télévisions installées dans toutes les cabines de passagers et les zones de places assises

Ajout de rampes avant superposées et d'une rampe arrière supérieure aux navires pour s'aligner aux installations terminales existantes

Ajout d'un troisième propulseur d'étrave pour faciliter l'accostage des navires dans des conditions de vents forts

Ajout de ponts de véhicules à levage, pour offrir un espace additionnel pouvant accommoder 32 véhicules de passagers

Ajout de commodités pour les clients telles qu'un pont-promenade avec sièges, aires de jeux pour les jeunes enfants et zones de divertissement pour les adolescents et niches

Le *Blue Puttees*



Ce navire porte fièrement le nom des soldats du Régiment de Terre-Neuve qui s'est rendu en Grande-Bretagne le 4 octobre 1914 pour représenter les habitants de Terre-Neuve lors de la Grande Guerre.

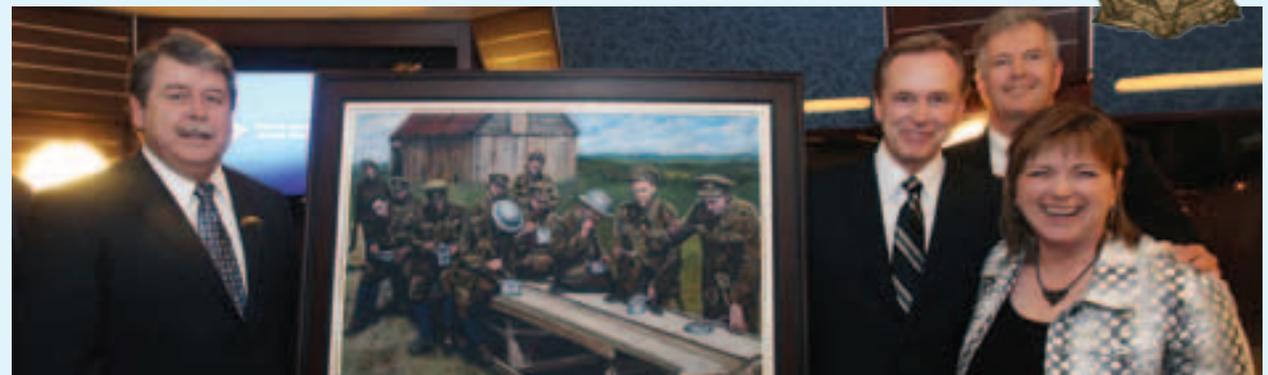
On leur donnait alors le nom de « *Blue Puttees* » en raison des bandes molletières bleues qui faisaient partie de leur tout premier uniforme. Par la suite, le titre « *Blue Puttee* » est devenu un emblème d'honneur parmi les soldats du Régiment et les habitants de Terre-Neuve. Au cours de la Première Guerre mondiale, le Régiment a combattu avec distinction à Gallipoli, en France et en Belgique. Les soldats de ce Régiment ont acquis une réputation de combattants farouches et inlassables dans d'innombrables combats, dont l'avancée régulière marquée d'événements tragiques à Beaumont Hamel, le 1er juillet 1916. Contre toute attente et en dépit de blessures accablantes, la démonstration admirable du courage allié à la discipline, du dévouement envers le service et de la persévérance remarquable des soldats de Terre-Neuve restera à jamais l'un des plus grands sacrifices qu'un pays puisse porter. En reconnaissance de son service et de ses sacrifices, le Régiment de Terre-Neuve fut le seul régiment de l'Empire britannique à recevoir le titre primé de « *Royal* » par le roi George V à la fin de la Grande Guerre.

Le *Highlanders*



Ce navire porte fièrement son nom en l'honneur de l'histoire prestigieuse du service militaire des régiments Highland de la Nouvelle-Écosse.

L'origine des *Highlanders* remonte à 1871 et leur force prend racine dans les citoyens de toutes les régions de la Nouvelle-Écosse. Au cours de leur histoire remarquable, les régiments Highland ont reçu 56 honneurs de bataille pour souligner leurs services lors de la Guerre d'Afrique du Sud, de la Première Guerre mondiale et de la Seconde Guerre mondiale. En 1955, les trois régiments Highland de la Nouvelle-Écosse ont été regroupés en un régiment de deux bataillons connu sous le nom de *Nova Scotia Highlanders*. Le régiment était composé du 1er bataillon, le *Nova Scotia Highlanders* (Nord) et le 2e bataillon, le *Nova Scotia Highlanders* (Cap-Breton). En 2011, le 2e bataillon a été renommé *Cape Breton Highlanders*. Les femmes et les hommes de ces deux unités Highland continuent à fournir de l'assistance humanitaire, des services de maintien de la paix et des opérations de soutien de la paix reconnus à l'échelle mondiale.



WAYNE FOLLETT, LE MINISTRE ROB MERRIFIELD, ROB CROSBIE, DARLENE REDMOND

La dénomination des navires

Deux unités militaires ont donné leur nom aux navires : Le régiment de Terre-Neuve, surnommé le « *Blue Puttees* » (actuellement le *Royal Newfoundland Regiment*) et le régiment Highland de la Nouvelle-Écosse (aujourd'hui appelé l'*Highlanders*).

« Nous sommes très heureux que les deux nouveaux navires aient reçu des noms aussi forts et symboliques qui reflètent notre fierté militaire, passée et présente. Nous attendons avec impatience que le *Blue Puttees* et l'*Highlanders* entrent en service à Marine Atlantique et nous conduisent vers notre but qui est d'offrir à la clientèle un service moderne et efficace. Notre plan quinquennal de renouvellement progresse et il s'agit d'une autre étape positive du processus », a indiqué Rob Crosbie, président du Conseil d'administration lors de l'annonce officielle du nom des navires. Si Marine Atlantique honore le passé militaire de la région grâce à la mise en service des deux nouveaux navires, le *Blue Puttees* et l'*Highlanders*, la Société reconnaît également les efforts du personnel militaire actuel qui est fier de son pays dans le monde entier, et offre un tarif de reconnaissance pour les membres des Forces canadiennes. Cette moderne marque de reconnaissance a fait l'objet de nombreux commentaires positifs et nous sommes heureux de l'offrir à nouveau durant la saison touristique de 2011.

Le service à la clientèle

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Alors que Marine Atlantique attendait l'entrée en service de la nouvelle flotte, la société a été confrontée à des défis qui ont limité sa capacité à offrir à la clientèle un service de traversier fiable et de haute qualité.

Un manque de capacité et des bris mécaniques ont caractérisé les défis auxquels ont fait face la clientèle et les employés. La Société a relevé les défis du mieux qu'elle pouvait avec les actifs existants, tandis que la nouvelle division de l'Expérience client a mis l'accent sur le développement d'une meilleure relation avec la clientèle. L'équipe de l'Expérience client a mis l'accent principalement sur trois domaines. Le premier secteur comportait l'amélioration de la communication avec la clientèle, un système informatisé de gestion des communications avec les clients et une mise à niveau augmentée du site Web de la Société. Le deuxième secteur portait sur les réservations commerciales. Au printemps de 2010, Marine Atlantique a instauré les réservations commerciales, en remplacement du système du premier arrivé, premier servi.

Le système a rencontré une certaine résistance de la part des clients commerciaux en raison du manque de capacité et des changements importants apportés aux processus opérationnels. Les problèmes mécaniques de la flotte ont réduit davantage la capacité, imposant une pression encore plus grande sur le nouveau système. Pendant les premiers mois, la Société a apporté des changements au système afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle et permettre une meilleure gestion globale de l'achalandage commercial. Les objectifs du système de réservation comprenaient une meilleure planification et prévisibilité, pour la Société et pour les transporteurs commerciaux et leurs clients.



Dans l'ensemble, le système de réservations commerciales a réussi à offrir un grand nombre des avantages prévus aux transporteurs, aux consommateurs et à la société elle-même. Toutefois, en raison des préoccupations de l'industrie du camionnage commercial et suivant la recommandation de l'Atlantic Provinces Trucking Association, Marine Atlantique a suspendu les réservations commerciales le 14 novembre 2010 pour revenir à l'approche du premier arrivé, premier servi. La Société continue de réviser le système de réservations commerciales et déterminera avec les intervenants quand et comment le système pourra être réinstauré.

Le troisième secteur où l'accent a été mis pendant l'année était l'élaboration d'un plan de recherche de clients plus étoffé. Le nouveau plan est conçu pour répondre à un éventail de besoins en matière d'information, tel qu'améliorer la compréhension de nos clients, savoir ce qui rehausse le degré de satisfaction en ce qui concerne nos services et préciser plus rapidement les tendances relatives à la clientèle.

Les changements apportés au système de réservations commerciales en consultation avec l'industrie comprenaient :



Changement de la procédure visant à coordonner le délai d'écriture du manifeste, dans le but de faire avancer plus rapidement les véhicules

Inventaire des réservations élargi pour la majorité des traversées

Période de réservation réduite à 28 jours à l'avance

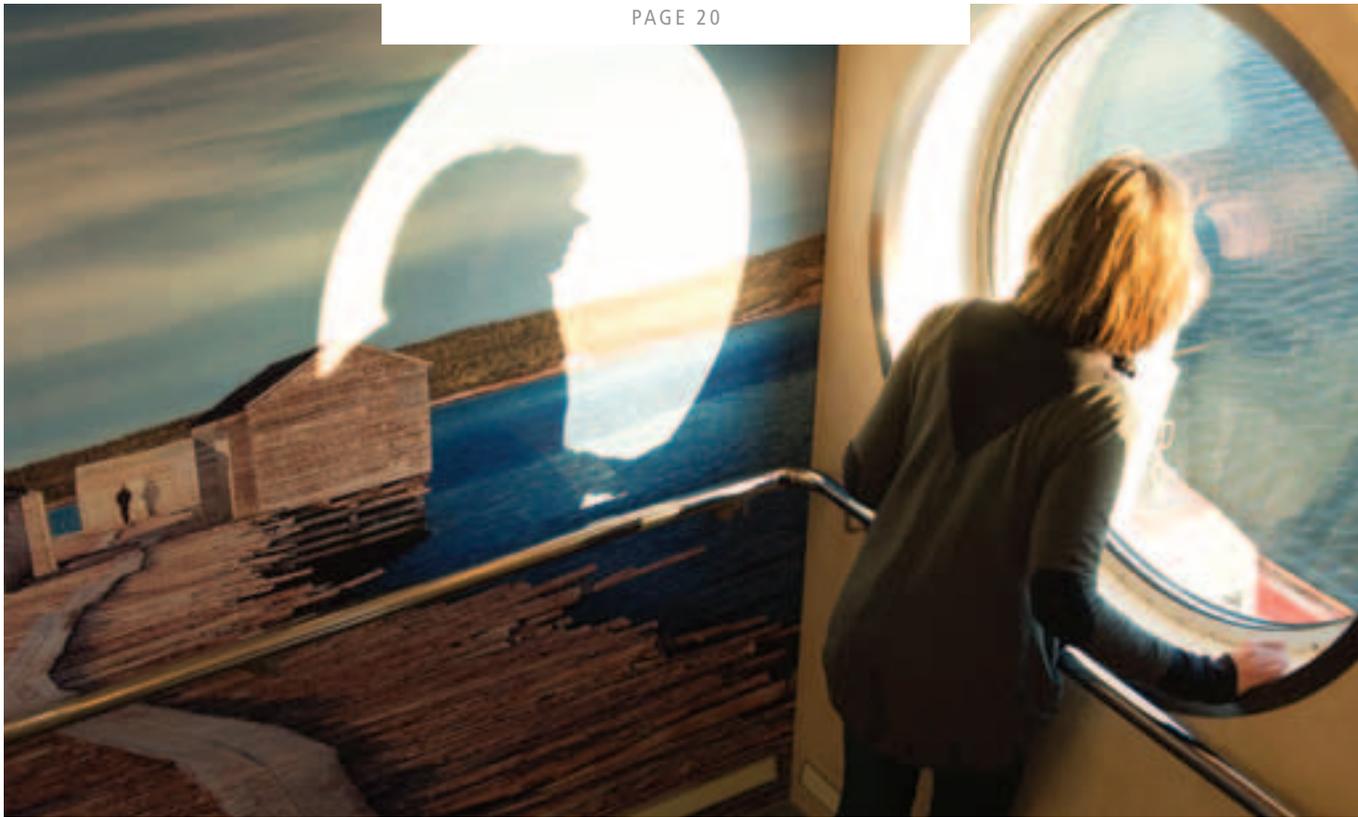
Augmentation de la période où une remorque sans tracteur peut accéder à l'aire de stationnement

Élimination des frais d'arrivée tardive

Amélioration de la communication par le biais de mises à jour quotidiennes et hebdomadaires

Instauration d'une liste d'attente pour chaque traversée permettant à 10 tracteurs semi-remorque sans réservation d'accéder au terminal sur une base du premier arrivé, premier servi

Révision de l'attribution de l'inventaire des réservations du navire 48, 24 et 12 heures avant l'heure d'appareillage prévue, de même que le jour de la traversée afin de réassigner l'espace réservé aux véhicules de passagers, aux véhicules commerciaux et aux remorques sans tracteur pour maximiser la charge du navire et assurer l'attribution maximale de l'espace à chaque traversée



Le renouvellement de l'organisation

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Avec le soutien du Gouvernement du Canada, Marine Atlantique possède un Plan quinquennal de renouvellement. En 2010-2011, on a mis l'accent sur le renouvellement de la flotte, l'amélioration des points de service à la clientèle en vue d'offrir une interaction accrue, la formation considérable des employés et des efforts ciblés pour faire de l'organisation une entité moderne et efficace. Tout au long de l'année, un bureau de gestion des projets était en activité afin d'offrir les ressources supplémentaires nécessaires pour l'intégration du *Blue Puttees* et du *Highlanders* dans la flotte.

D'autres projets pluriannuels importants étaient en cours pendant toute l'année. La Société a entrepris l'élaboration d'un ensemble complet de Plans de continuité des opérations pour se préparer à réagir efficacement en cas d'urgence, de désastre ou de problèmes quotidiens. L'élaboration de ces plans se poursuivra tout au long de la prochaine année, ciblant d'abord la mise à jour du plan de reprise des activités pour les systèmes informatiques et l'installation de systèmes redondants à titre de préparation aux situations d'urgence. La Société effectue des investissements échelonnés sur

Le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes



En 2010-2011, Marine Atlantique a continué à offrir le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes qui a été instauré entre 2009 afin de reconnaître l'importante contribution des Forces canadiennes, particulièrement celles de la région de l'Atlantique. En 2010-2011, ce programme a été amélioré afin d'inclure toutes les traversées de la période du 1er mai au 31 octobre, éliminant ainsi les périodes exclues qui existaient en 2009-2010 sur certaines traversées pendant les périodes les plus occupées. Le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes offre aux membres et aux vétérans des Forces canadiennes un tarif passager gratuit sur la liaison par traversier de Port aux Basques à North Sydney. Jusqu'à trois compagnons voyageant dans le même véhicule et en vertu de la même réservation ont eux aussi profité d'un tarif passager gratuit. De plus, les membres des Forces canadiennes et jusqu'à trois compagnons se déplaçant dans le même véhicule et en vertu de la même réservation ont obtenu une réduction de 50 % du tarif passager du service traversier entre Argientia et North Sydney. Plus de 10 000 personnes admissibles ainsi que leurs familles et amis se sont prévalus du programme tout au long de la période de six mois. La société a été très heureuse de l'appui massif que cette initiative a reçu et, grâce au soutien du Gouvernement du Canada, elle offrira le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes à nouveau en 2011-2012.

plusieurs années dans la technologie de l'information afin de devenir une organisation davantage au diapason des affaires et intégré à celles-ci et afin d'assurer l'harmonisation avec ses efforts de revitalisation. En 2010-2011, on a mis l'accent sur la mise à niveau des réseaux locaux et étendus, complétant ainsi la dernière phase de la mise à jour et modernisation de l'infrastructure du réseau. On a également apporté des améliorations et effectué des mises à un niveau du centre de données. Le projet biennal de la Société concernant la mise à niveau du système informatisé de gestion de l'entretien sur les navires et la création d'un lien pour l'intégration au système de planification des ressources organisationnelles de la Société a débuté en 2010-2011. Le projet sera achevé en 2011-2012 alors que le *Blue Puttees* et *l'Highlanders* seront tous équipés de systèmes équivalents.

La demande en matière d'information administrative de qualité et en temps réel continue de croître et exige actuellement un important nombre de ressources humaines. L'année 2010-2011 a marqué le début d'un projet biennal d'implantation d'un système de rapports de gestion au sein de la Société. Pendant la première année, la Société a investi dans le matériel informatique et les logiciels nécessaires pour implanter le système de rapports de gestion. Lorsque le projet sera terminé, des rapports pourront être produits de manière indépendante à partir de divers systèmes informatiques, puis regroupés à des fins d'examen. Ce projet répondra aux besoins par l'implantation d'un entrepôt de données et d'un processus automatisé d'établissement de rapports sur diverses mesures d'entreprise et indicateurs de rendement clés.

Marine Atlantique a investi dans le matériel et les logiciels nécessaires pour normaliser les systèmes de gestion de l'information conformément à la Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada. La Société a également adopté la

gestion du risque d'entreprise afin de déterminer les défis et mettre en place les mesures d'atténuation nécessaires.

L'organisation a instauré un nouveau système d'établissement des horaires et de formation des employés qui s'intègre au système actuel des services de la paye et des ressources humaines, et qui représente une amélioration majeure par rapport à la technologie existante. Cela permet la production d'une liste de membres d'équipage à partir d'un système intégré qui fusionne les compétences recherchées pour les postes sur le navire et celles des membres d'équipage individuels.

Au début de 2011, Marine Atlantique a procédé à l'implantation de nouvelles normes de comptabilité dans toute l'organisation. En vertu des nouvelles normes, dont l'entrée en vigueur est prévue le 1er avril 2011, Marine Atlantique passera des principes comptables généralement reconnus (PCGR) canadiens aux normes comptables nationales de la comptabilité dans le secteur public (CSP). Pour la Société, ce passage aux normes de comptabilité du secteur public marque un pas en avant, car le format des états financiers reflétera plus précisément celui des états financiers du Gouvernement du Canada.

Au cours de l'année, la Société a émis une nouvelle politique sur l'approvisionnement de matériaux et de services. La nouvelle politique, en vigueur le 1er avril 2011, améliorera le temps de réponse aux demandes d'approvisionnement en biens et services. La Société continue de s'efforcer de garder les employés informés des projets de la Société et de les faire participer au processus de renouvellement, signalant ainsi le début d'un changement de culture au sein de Marine Atlantique.

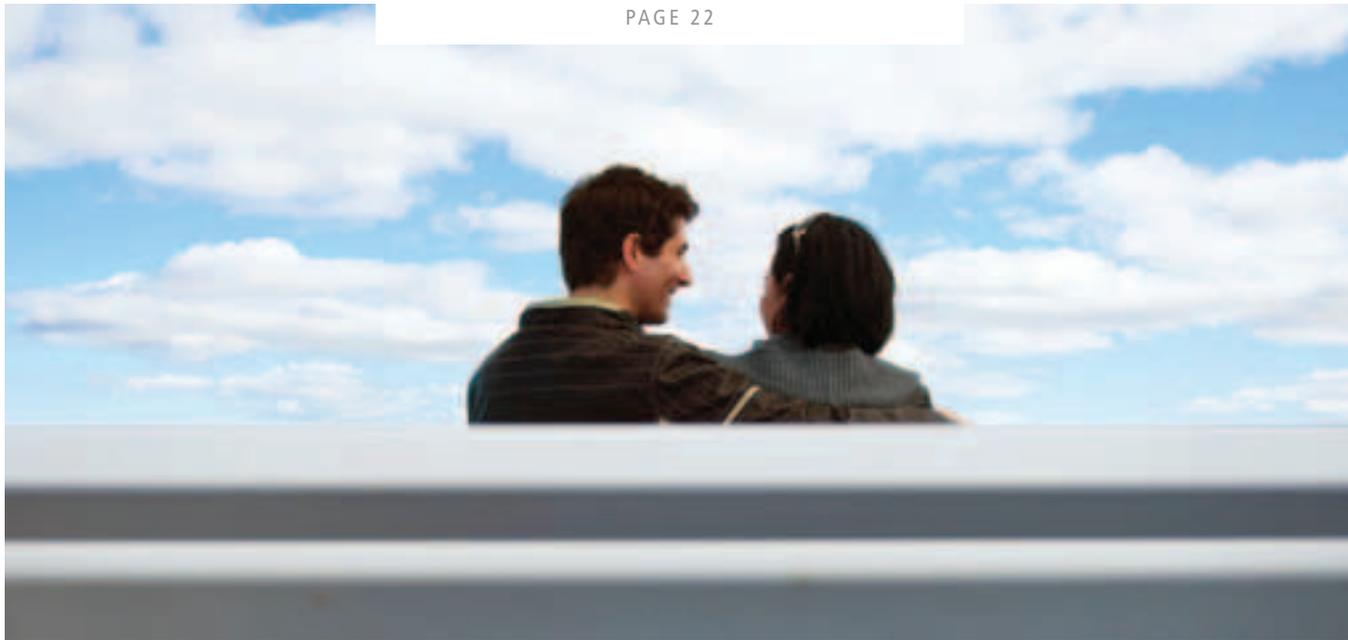
Pour faciliter la circulation de l'information, des réunions bisannuelles des directeurs rassemblent les gestionnaires

des navires et des installations à terre de l'organisation afin de discuter de questions stratégiques et opérationnelles. La direction de la Société et les dirigeants syndicaux se rencontrent également trois fois par année afin de discuter des projets de l'organisation. On encourage les gestionnaires à rencontrer régulièrement les employés afin de communiquer l'information; le bulletin interne mensuel, *Strait Talk*, fournit à tous les employés de l'information à jour sur tous les secteurs importants de la Société, ainsi que sur les faits saillants des initiatives et des projets. Le site intranet des employés a été renouvelé et relancé à la fin de l'année; il offre aux employés une source d'information conviviale.

Rapport d'examen spécial

En septembre 2009, les représentants du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) ont remis un Rapport d'examen spécial au Conseil d'administration de Marine Atlantique. Ce rapport a été basé sur une vérification effectuée entre octobre 2008 et mars 2009 qui contenait 13 recommandations. Pendant la vérification, le Bureau du vérificateur général (BVG) a conclu que Marine Atlantique ne possédait pas l'assurance raisonnable, en vertu de l'article 131 de la Loi sur la gestion des finances publiques, que ses biens sont protégés et contrôlés, que ses ressources sont gérées économiquement et de façon efficiente et que son exploitation est assurée efficacement.





Marine Atlantique a accepté toutes les recommandations du BVG et a préparé en octobre 2009 un plan d'action visant à donner suite à chacune des questions en suspens. Le budget de 2010 prévoyait le financement de l'implantation de la stratégie de renouvellement de la Société et permettra de relever les défis stratégiques non résolus précisés par le BVG, y compris les mises à niveau nécessaires des actifs vieillissants.

À la fin de l'exercice de 2010-2011, un progrès a été réalisé pour corriger les déficiences de la planification opérationnelle et de la gestion des immobilisations précisées pendant

l'examen spécial. On a fait un important effort de gestion pour implanter la presque totalité de la recommandation principale contenue dans le rapport d'examen spécial.

Une mise à jour sur l'état du plan d'action de la Société est devenue un article permanent à l'ordre du jour du Comité de la Vérification et de la gestion du risque du Conseil d'administration et demeure hautement prioritaire pour la société. On peut avoir accès au rapport complet de l'examen spécial de 2009 et à la réponse de l'organisation sur le site Web de la Société.

LA COMPAGNIE DES CHANTIERS MARITIMES DE TERRE-NEUVE S.C.C.

La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve S.C.C., une filiale en propriété exclusive de Marine Atlantique, a cessé ses activités en 1997. La résolution d'une question de droit en suspend, qui a été terminée pendant l'année, a permis à la société de procéder à la dissolution formelle de la compagnie. À la fin de l'année 2010-2011, Marine Atlantique attendait la notification de l'annulation officielle de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve S.C.C. du registre des entreprises du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador. Cette notification a été reçue le 2 mai 2011.

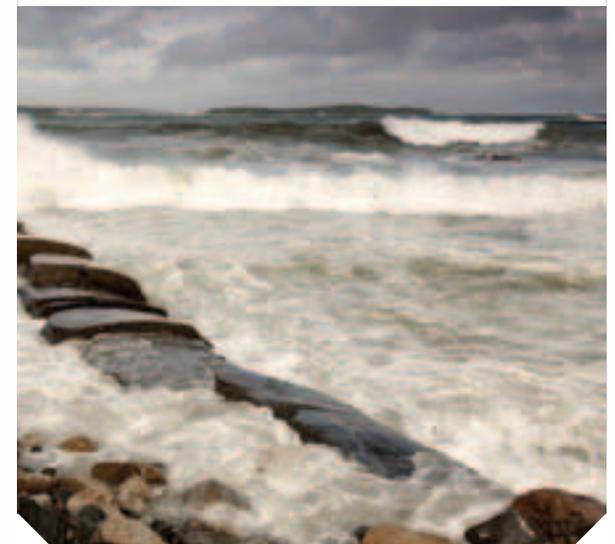
L'ouragan Igor



En septembre 2010, l'ouragan Igor a apporté beaucoup de dévastation dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador. De nombreuses communautés avaient absolument besoin d'aide d'urgence après que la tempête ait déchiré la province.

Lorsque les Forces canadiennes ont eu besoin de transporter du personnel militaire et des fournitures de pont d'urgence dans la province, Marine Atlantique et ses employés ont répondu à l'appel. Le *Joseph and Clara Smallwood* a transporté les troupes et l'équipement à Argentia afin de s'assurer que les ressources vitales se rendaient aussi rapidement que possible à ceux qui en avaient besoin.

Pendant l'opération de secours, la Société a offert plus de 50 000 \$ en voyages gratuits afin d'aider le personnel militaire qui participaient à l'opération de secours faisant suite à l'ouragan Igor.



Marine Atlantique est dotée de programmes pour récompenser les employés, promouvoir un style de vie sain et prendre soin des employés qui sont absents du travail et les aider à revenir au travail.



Le programme de mieux-être des employés

Les employés participent au défi du mieux-être, à des cliniques de santé en milieu de travail et à une évaluation en ligne du risque pour la santé. L'année 2010-2011 marque la troisième année du défi du mieux-être, qui encourage les employés à modifier leurs habitudes de vie pour être en meilleure santé.

Le programme de gestion des limitations fonctionnelles

Le programme de gestion des limitations fonctionnelles est conçu pour aider les employés et pour faciliter l'intervention précoce de laquelle découle un prompt retour au travail des employés, limitant ainsi l'impact économique et émotionnel chez ces employés. La Société continue à gérer les absences liées au travail et celles non liées au travail des employés.

Les Prix du président et les Prix de distinction pour les employés

Pendant l'année, les premiers prix ont été présentés en vertu de ce nouveau programme. Les prix reconnaissent l'engagement au travail des employés et le service à la clientèle exceptionnel.

Les employés sont notre avenir

RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Des changements positifs prennent place à Marine Atlantique. Un important investissement dans les immobilisations et le renouvellement administratif nous permettront de devenir une organisation moderne et efficace dans les prochaines années. Nous concentrons également nos efforts pour faire de l'organisation un endroit où il fait bon travailler. Pour réaliser ces objectifs, la division des ressources humaines se concentre sur la formation et le développement des employés actuels, de même que sur l'attraction de nouveaux employés qualifiés pour atteindre nos objectifs.

Pendant l'année, l'organisation a complété son plan intégré de ressources humaines qui souligne les objectifs clés sur lesquels la division des ressources humaines se concentrera au cours de la période de planification. Les principaux domaines comprennent : la gestion du talent, le recrutement, la formation et le perfectionnement, le développement de l'esprit de leadership, la gestion du rendement, les relations industrielles et la gestion du changement. L'effort de formation de Marine Atlantique visait la protection, la sécurité, le service à la clientèle, la réglementation, l'orientation des nouveaux employés et les systèmes informatiques. Dans le cadre de la

revitalisation et du renouvellement de la flotte, on a préparé un plan de formation formelle pour s'assurer que l'organisation est conforme aux règlements applicables au *Blue Puttees* et au Highlander. La formation continue à être une priorité à Marine Atlantique afin de s'assurer que tous nos employés reçoivent l'information à jour et la formation à base de connaissances sur les meilleures pratiques de l'industrie. Étant donné le manque de travailleurs brevetés au niveau mondial, il demeure très difficile pour la Société d'attirer et de retenir un nombre suffisant de chefs mécaniciens brevetés. Les écoles et les établissements postsecondaires sont l'un des secteurs clés où Marine Atlantique concentre son effort de recrutement de nouveaux employés motivés et qualifiés.

Avec sept syndicats et six ententes collectives en place, l'équipe de gestion a consacré un temps considérable à la négociation collective. En novembre, une entente a été signée avec la Guilde de la marine marchande du Canada (officiers supérieurs) scellant une entente collective de quatre ans débutant le 1er janvier 2009 et se terminant le 31 décembre 2012. À la fin de l'année, cinq ententes étaient à diverses étapes du processus de négociation.





perspectives d'avenir

Marine Atlantique commencera l'année 2011-2012 avec toutes les possibilités et les défis qui sont associés à la mise en service d'une nouvelle flotte de navires. Même si le Blue Puttees et l'Highlanders offrent aux clients une capacité et des commodités accrues, lorsque nous commencerons la saison estivale de pointe, les navires présenteront des défis, car ils sont encore très nouveaux pour les équipages et les capitaines. Le Leif Ericson offrira une fiabilité accrue et des commodités améliorées pour les clients à la suite d'une refonte complète au cours de l'hiver 2011, et l'Atlantic Vision assumera son nouveau rôle et offrira le service d'Argentia-North Sydney.



Le prochain exercice sera une année d'ajustements importants pour les clients de la Société et pour les employés. La conception des nouveaux navires, même si leur configuration et leurs fonctionnalités sont modernes et efficaces, cela représente un changement considérable par rapport au *Caribou* et au *Joseph and Clara Smallwood*, le cœur de la flotte de Marine Atlantique pendant plus de 20 ans. Les clients commerciaux et non commerciaux auront besoin de temps pour s'ajuster aux changements.

Il faudra faire des ajustements lorsque des problèmes se présenteront pendant la phase d'introduction. Par exemple, le 19 mars 2011, le *Blue Puttees* a connu un roulis important lors d'un voyage de North Sydney à Port aux Basques. À la suite d'une enquête poussée, plusieurs procédures ont été adoptées ou renforcées en se basant sur les leçons tirées de l'incident.

Nous continuerons le renouvellement des actifs au cours de l'année qui vient. Plusieurs initiatives d'immobilisations importantes seront réalisées, dont la planification de la rénovation du terminal de North Sydney, des améliorations au bâtiment du terminal de Port aux Basques et la transition dans un nouvel édifice administratif en Nouvelle-Écosse. À partir du premier trimestre de 2011-2012, Marine

Atlantique commencera à rendre publics ses résultats financiers trimestriels. Les résultats du premier trimestre seront publiés avant le 29 août et les résultats de chaque trimestre par la suite seront rendus publics dans les 60 jours.

La mise en application des recommandations découlant des diverses vérifications effectuées pendant l'examen de l'approvisionnement se poursuivra en 2011-2012. Le déploiement de la politique d'approvisionnement révisée commencera le 1er avril 2011.

La Société continuera de perfectionner son service de Gestion des risques d'entreprise en y intégrant des processus de gestion déjà en place ainsi que des activités de reddition de compte pour veiller à ce que la Société évalue l'ensemble des menaces et des occasions que l'organisation est susceptible de connaître au cours de la réalisation de ses objectifs. La sûreté figure depuis longtemps en tête de liste des priorités de la société et continue de faire partie intégrante du cadre global de gestion des risques de Marine Atlantique.

La division de l'expérience client se concentrera sur l'élaboration d'une stratégie relative à la clientèle, de normes de service, de pratiques et de procédures, ainsi que sur la communication

client-employés, la mesure de la satisfaction de la clientèle, l'étalonnage et l'établissement d'indicateurs de rendement clés. Le système de rapport de gestion sera instauré en 2011-2012 procurant de l'information administrative de qualité et en temps réel. Des investissements additionnels dans la régie des technologies de l'information et les processus opérationnels sont essentiels en vue d'atteindre l'efficacité des opérations chez Marine Atlantique. Pour appuyer cet objectif, les technologies de l'information de la Société continueront de devenir un service davantage au diapason des affaires et intégré à celles-ci. L'entretien, la modernisation ou le remplacement des applications et des infrastructures vieillissantes sera exécuté, et de nouvelles technologies émergentes seront examinées et mises à profit dans la mesure du possible.

Marine Atlantique connaîtra un changement important, un renouvellement et de l'amélioration au cours des prochains mois. Un certain nombre de projets commenceront, tandis que des initiatives majeures telles que le renouvellement de la flotte s'achèveront. Avec la nouvelle flotte en place pour la prochaine saison estivale de pointe, la clientèle aura droit à un niveau de service amélioré. Alors que d'autres initiatives seront mises en œuvre, la société progresse vers la réalisation de ses objectifs stratégiques.

A blue-tinted photograph of a modern office hallway. The scene is captured from a low angle, looking down a long, brightly lit corridor. The ceiling features recessed lighting and a grid of panels. The walls are lined with glass partitions, reflecting the light and creating a sense of depth. In the foreground, a person is walking away from the camera, their back to the viewer. In the middle ground, a man stands looking at his smartphone, with a bag slung over his shoulder. To the left, another person is visible, also looking at a device. The overall atmosphere is professional and contemporary.

aperçu financier

Aperçu financier



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

En 2010-2011, la Société a dépensé 296,8 millions de dollars en coûts d'exploitation et d'immobilisations; 94,6 millions de dollars ont été générés par le biais des tarifs clients et autres revenus connexes, et 200,7 millions de dollars ont été fournis par le gouvernement fédéral. Le recouvrement des coûts de la Société de 63,8 % a dépassé le recouvrement des coûts budgété et se trouve dans la fourchette cible

établie par l'actionnaire pour la première fois en cinq ans. L'arrivée précoce des navires affrétés ainsi que le désarmement précoce subséquent du *Caribou* et du *Joseph and Clara Smallwood* ont contribué au recouvrement des coûts. On s'attend à ce que le recouvrement des coûts des prochaines années profite de l'ajout à la flotte des navires modernes et efficaces le *Blue Puttees* et l'*Highlanders*.

Exercice terminé le 31 mars

	2010/11	2009/10	2008/09	2007/08	2007 ¹
Passagers	382 522	398 667	385 046	416 823	36 647
Véhicules passagers	131 597	139 011	131 013	141 718	10 203
Véhicules commerciaux	100 620	96 694	92 612	90,039	18 447
EAs ²	558 361	546 637	519 938	523 286	85 626
Nombre de traversées dans un sens	2 095	1 972	2 143	2 184	350
Employés (période de pointe d'emploi)	1 364	1 303	1 256	1 223	s.o.
Employés (équivalents temps plein) ³	1 113	1 077	1 058	954	s.o.

¹2007 a constitué un bref exercice de trois mois en raison du passage d'un exercice correspondant à l'année civile de janvier à décembre à un exercice correspondant à l'année financière gouvernementale d'avril à mars; comme la période de 2007 couvre de janvier à mars, ces chiffres ne sont pas comparables aux autres données présentées. ²EA ou équivalent auto est la longueur d'une automobile moyenne.

³On 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).

Exercice terminé le 31 mars

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2010/11	2009/10	2008/09	2007/08	2007 ¹
Exploitation :					
Revenus commerciaux	83 920 \$	80 270 \$	71 514 \$	71 422 \$	10 257 \$
Supplément pour carburant	11 662	3 570	10 100	1 130	-
Revenus d'affrètement	-	-	-	55	285
Autres revenus	181	71	481	578	170
	95 763	83 911	82 095	73 185	10 712
Charges d'exploitation	209 978	185 385	173 308	143 347	30 783
Amortissement	12 476	18 241	17 038	16 061	3 967
	222 454	203 626	190 346	159 408	34 750
Perte avant financement de l'État	126 691	119 715	108 251	86 223	24 038
Financement public					
Exploitation	124 370	106 596	105 401	60 536	21 113
Recouvrement des coûts de retrait de navires	3 118	-	-	-	-
Amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée	20 800	22 346	17 276	16 061	3 967
Revenu net (perte)	21 597 \$	9 227 \$	14 426 \$	(9 626) \$	1 042 \$
Actifs :					
Actif total	320 279 \$	234 019 \$	226 659 \$	201 269 \$	213 246 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	77 403 \$	14 645 \$	19 946 \$	7 383 \$	1 835 \$
Achat d'immobilisations incorporelles ²	14 267 \$	223 \$	580 \$	s.o. ³ \$	s.o. ³ \$

¹2007 a constitué un bref exercice de trois mois en raison du passage d'un exercice correspondant à l'année civile de janvier à décembre à un exercice correspondant à l'année financière gouvernementale d'avril à mars; comme la période de 2007 couvre de janvier à mars, ces chiffres ne sont pas comparables aux autres données présentées. ²Les immobilisations incorporelles incluent 13 832 \$ pour les taxes imputées sur les coûts d'importation des navires affrétés. ³s.o. – inclus dans l'achat de navires, d'installations et d'équipement.

Revenus

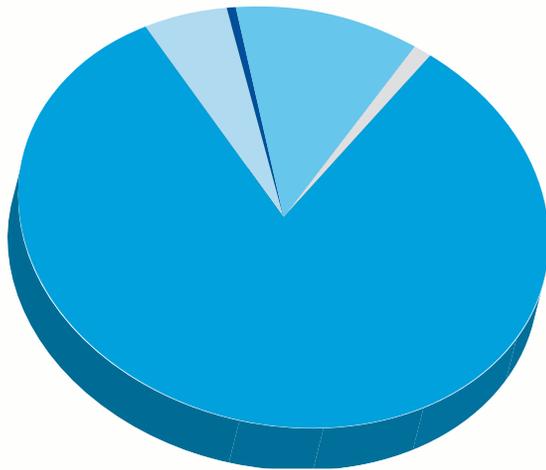
Les revenus commerciaux ont augmenté de 3 % en 2010-2011, l'année la plus achalandée de notre histoire. Les véhicules commerciaux ont atteint un niveau historique, car l'économie et de Terre-Neuve-et-Labrador continue de connaître une forte croissance, tandis que

le niveau de passagers n'a pas répondu aux attentes. L'application d'un réajustement du taux général et une année complète de frais d'administration pour les remorques sans tracteur ont augmenté le revenu global. En raison de l'augmentation du coût du carburant et

afin de réaliser les objectifs financiers, on a augmenté le pourcentage du supplément pour carburant; ce qui a entraîné un revenu additionnel de 8,1 millions de dollars au cours de la dernière année.

Revenus et gains 2010-2011

(EN MILLIERS DE DOLLARS)



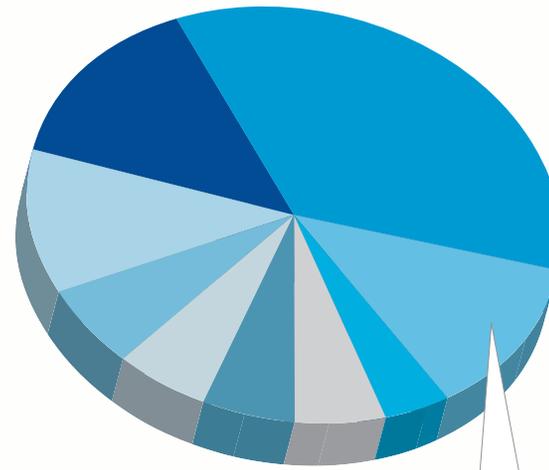
Revenus de supplément pour le carburant	11 662
Autre revenus	181
Revenus commerciaux	83 920
Gains non réalisés sur instruments financiers dérivés	5 442
Gains sur la disposition des navires, des installations et d'équipement	14

TOTAL

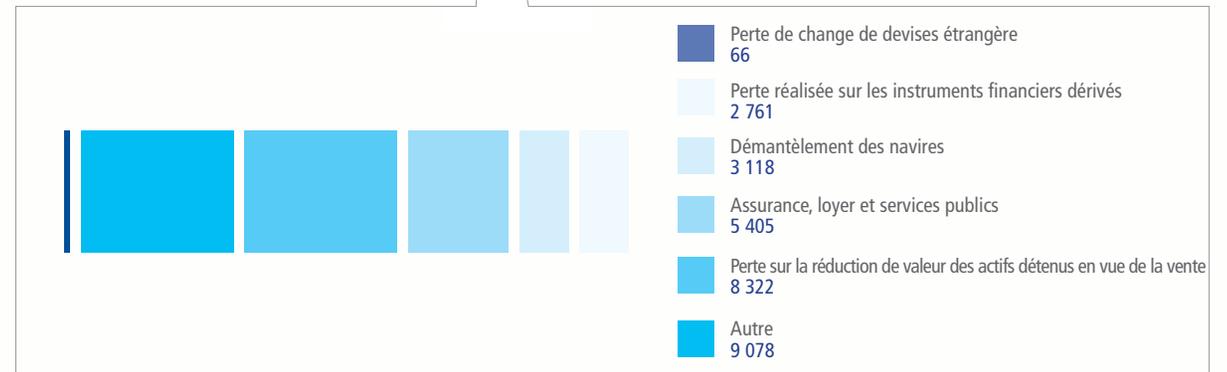
101 219

Dépenses 2010-2011

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

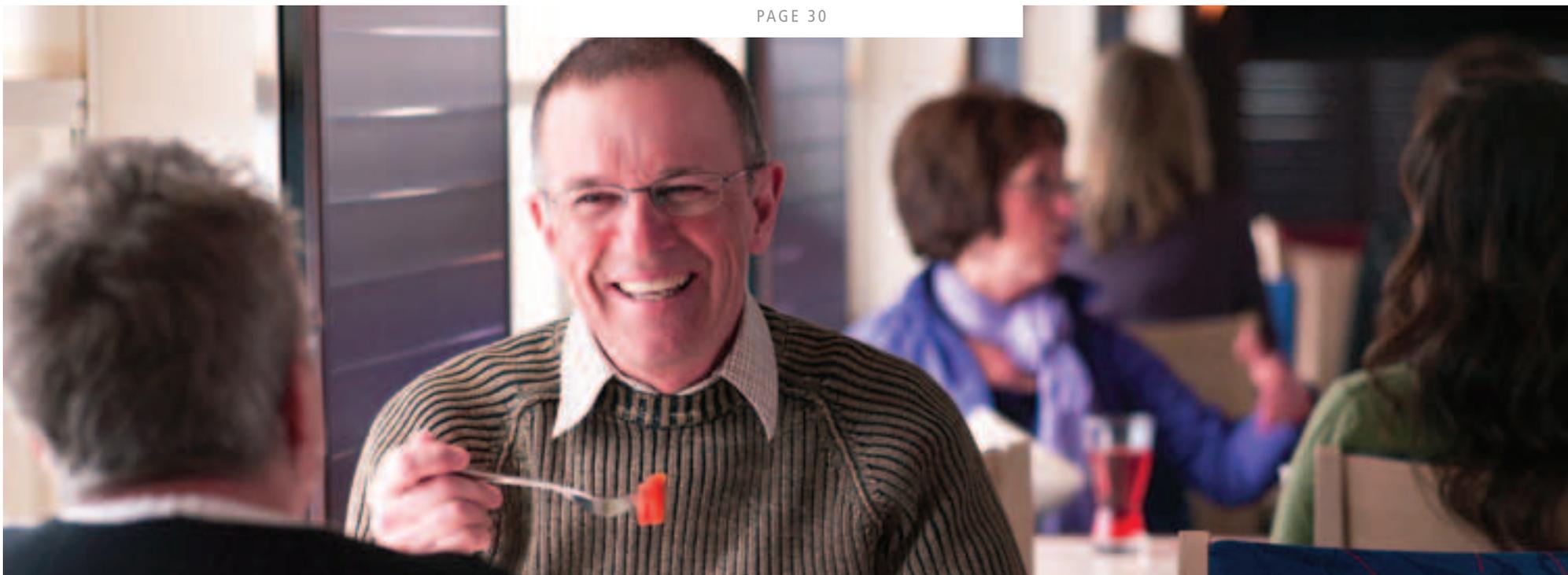


Frais de renouvellement de la flotte (excluant les salaires et avantages sociaux)	10 001
Réparations et entretien	12 352
Amortissement	12 476
Avantages sociaux futurs des employés	13 222
Matériel, fournitures et service	13 372
Frais d'affrètement	25 818
Carburant	32 512
Salaires et avantages sociaux	79 407



TOTAL

227 910



Salaires et avantages sociaux

Globalement, les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 1,6 millions de dollars en 2010-2011. Le projet de renouvellement de la flotte incluait l'intégration des navires *Blue Puttees* et *Highlanders*. Un certain nombre d'employés ont participé et certaines des ressources supplémentaires ajoutées par le biais du programme de renouvellement de la gestion ont également participé pour assurer la réussite de ce projet. De plus, il y a eu une augmentation générale des taux de rémunération.

Carburant

Le coût du carburant a augmenté de 3,6 millions de dollars par rapport à l'année dernière, le coût de consommation de carburant était supérieur de 14 pour cent. Il y a eu une augmentation de la consommation de carburant étant donné que l'on a offert plus de voyages en 2010-2011 pour répondre à la demande grandissante de trafic commercial.

Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont augmenté de 3,7 millions de dollars avec l'ajout dans la flotte des navires loués *Blue Puttees* et *Highlanders*. Avant cette année, l'*Atlantic Vision* était le seul navire affrété par la Société.

Matières, fournitures et services

Les matières, les fournitures et les services ont été inférieurs de 8 % par rapport à l'exercice précédent. En 2009-2010, on a encouru des frais considérables pour finaliser la stratégie à long terme de la flotte de la Société. Les coûts sont en partie compensés par une augmentation du coût de la sécurité découlant de la nouvelle réglementation de Transport Canada.

Avantages sociaux futurs des employés

Les montants calculés sur une base actuarielle des obligations accumulées du coût d'indemnisation des accidents du travail, de l'assurance-maladie, de l'assurance dentaire et de

l'assurance-vie des retraités, et des charges de retraite ont augmenté de 10,6 millions de dollars. De cette somme, 9,9 millions de dollars étaient attribuables au régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

Réparations et entretien

En raison des démantèlements en attente du *Caribou* et du Joseph and Clara and Smallwood, aucune dépense majeure n'a été engagée pendant l'année. Le *Leif Ericson* a fait l'objet d'une dépense en capital importante pendant l'année afin de rallonger sa durée de vie en service nominale. L'investissement comprenait la mise à niveau d'un grand nombre des systèmes majeurs, et a entraîné une diminution des réparations et entretiens requis pour ces navires tout au long de l'année. Par conséquent, les coûts de réparation et d'entretien ont globalement été réduits à 8,3 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice précédent.

Autres charges

Les autres charges ont augmenté de 3,5 millions en 2010-2011. Cela est dû en grande partie à la radiation de matériel désuet associée au démantèlement du *Caribou* et du *Joseph and Clara Smallwood*.

Assurance, loyer et services publics

L'assurance, les loyers et les services publics ont augmenté de 0,2 million de dollars en 2010-2011. Cela a été dû principalement à l'augmentation du tarif des services publics. En outre, en 2010-2011, la société a fait l'acquisition de locaux à louer à Port aux Basques.

Coûts de renouvellement de la flotte

La société a conclu en mai 2010 des accords d'affrètement de cinq ans pour deux traversiers destinés au fret et aux passagers. Des coûts importants non associés à l'exploitation, mais associés à la diligence raisonnable, à la livraison et à l'intégration dans la flotte des nouveaux navires loués ont été assumés cette année. La société a pris possession des navires à un chantier naval allemand en décembre 2010 et février 2011 respectivement. Le *Blue Puttees* est entré en service en mars 2011 et l'*Highlanders* est entré en service en avril 2011. Un montant supplémentaire de 4,2 millions de dollars est compris dans les salaires et avantages sociaux liés à cette activité.

Démantèlement de navires

L'introduction dans la flotte des deux nouveaux navires loués a entraîné le démantèlement des navires *Caribou* et *Joseph and Clara Smallwood*, appartenant à la société. Ce coût sera entièrement récupéré à la vente des navires.

Perte de change

Marine Atlantique a subi une perte en devises étrangères de 66 milles comparativement à 1,9 millions de dollars pour l'exercice

précédent. La perte de cette année nette du gain de 39 milles relié à un compte de garantie bloquée libellé en euros établi à titre de sécurité dans le cadre de l'accord d'affrètement conclu entre Marine Atlantique et les propriétaires de l'*Atlantic Vision*, comparativement à 1,9 millions de dollars pour l'exercice précédent.

Moins-value latente sur instruments financiers dérivés

Les gains non réalisés de 5,4 millions de dollars représentent le changement de la juste valeur marchande des instruments financiers dérivés du bilan. Ces instruments financiers comprennent des échanges d'énergie et des contrats de change à terme.

Perte (gain) réalisée sur instruments financiers dérivés

Marine Atlantique a assumé une perte réelle de 2,8 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 0,8 millions de dollars l'an dernier.

(Gain) Perte sur l'aliénation de navires, d'installations et de matériel

La Société a vendu l'*Atlantic Freighter* au cours de l'exercice financier 2009-2010, entraînant une perte de 3,6 millions de dollars. Cette année, on a réalisé un léger profit sur la vente des immobilisations excédentaires.

Perte sur la réduction de valeur des actifs détenus en vue de la vente

Selon le plan d'affaires de la société visant à remplacer les actifs vieillissants, le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été démantelés et sont actuellement à vendre. Cela coïncide avec l'entrée en service des navires nouvellement loués, le *Blue Puttees* et l'*Highlanders*. Ces actifs figurent actuellement sur le bilan à leur juste valeur marchande à la fin de l'exercice. Par conséquent, une perte sur la réduction de valeur des actifs détenus en vue de la vente de 8,3 millions de dollars a été inscrite dans l'État des résultats.

Financement public

Le financement de l'exploitation a été supérieur de 17,8 millions de dollars en 2010-2011. Les frais d'affrètement accrus et le coût du renouvellement de la flotte ont représenté des exigences supplémentaires cette année. Ces frais ont été atténués par la réduction des exigences d'entretien. Le recouvrement des dépenses de démantèlement de navires de 3,1 millions de dollars représente le coût encourus au cours de l'année pour le retrait du service et de la préparation en vue de la vente du *Caribou* et du *Joseph and Clara Smallwood*. L'amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée a diminué de 1,5 millions de dollars par rapport à 2009-2010. La réduction de 5,8 millions de dollars en dépense d'amortissement en 2010-2011 a été compensée par une augmentation nette de la réduction de valeur des actifs de 4,2 millions de dollars.

Navires, installations, matériel et immobilisations incorporelles

En 2010-2011, Marine Atlantique a dépensé 77,8 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif. Les principaux projets comprenaient : une contribution de 36,2 millions de dollars de capitaux permanents pour les importantes modifications apportées au *Blue Puttees* et à l'*Highlanders*. Une refonte visant à rallonger la durée utile du *Leif Ericson* a coûté 18,2 millions de dollars. L'*Atlantic Vision* a subi une remise en état dont les coûts se sont élevés à 2,5 millions de dollars. Les fonds restants ont été dépensés pour des projets liés au remplacement de l'équipement vieillissant, à l'amélioration des infrastructures à terre et à l'amélioration des systèmes. Un montant additionnel de 13,8 millions de dollars a été considéré une immobilisation incorporelle par rapport aux impôts nets en raison de l'importation du *Blue Puttees* et du *Highlanders*.

A woman with dark hair pulled back, smiling warmly at the camera. She is wearing a dark blazer over a light-colored collared shirt and a dark patterned scarf. A name tag is pinned to her blazer. The background is a modern office lounge with large windows, white chairs, and tables. Other people are visible in the background, some sitting at tables. The overall lighting is bright and professional.

responsabilité sociale de l'entreprise

Marine Atlantique accorde une grande importance à la sécurité, à ses responsabilités environnementales, à la qualité du service, à la fiabilité, à la courtoisie et au rapport coût-efficacité. La Société est fière d'exceller dans le respect de la loi en conservant des normes éthiques élevées tout en assurant une exploitation responsable sur le plan financier.



Marine Atlantique répond de l'impact de son service sur l'environnement, sur ses employés et sur les villes portuaires dans lesquelles elle exerce son activité. La Société favorise proactivement le développement communautaire en investissant dans les régions où elle mène ses activités et en offrant son soutien à ces collectivités.



Des modifications ont été apportées au *Blue Puttees* et au *Highlanders* afin d'y inclure des dispositifs d'accessibilité tels que cabines adaptées, signalisation tactile, notification sonore des niveaux de ponts dans les ascenseurs et alarmes visuelles, conformément à l'engagement ferme de Marine Atlantique d'offrir un moyen de transport accessible.



Gérance de l'environnement

Marine Atlantique est en activité dans une magnifique partie du monde, encore vierge, et s'efforce par conséquent de minimiser son impact sur l'environnement. Cela contribue à garantir que la Société protège le milieu et qu'elle se conforme aux exigences légales. À cette fin, Marine Atlantique met au point un plan de gestion environnementale complet qui traite des pratiques de la société en matière de gestion du carburant, de gestion de l'eau, de gestion des eaux usées, de gestion des déchets solides, des émissions dans l'atmosphère, de sécurité et du transport des marchandises dangereuses.

Travail selon les normes déontologiques

La direction de Marine Atlantique se conforme aux directives sur les conflits d'intérêts pour assumer le mandat de la Société de manière mesurable et conforme à la déontologie. Les employés observent un code déontologique qui prescrit des lignes de conduite supplémentaires pour assurer le respect de nos normes élevées.

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 valorise ses employés et elle est par conséquent déterminée à favoriser un environnement de travail au sein

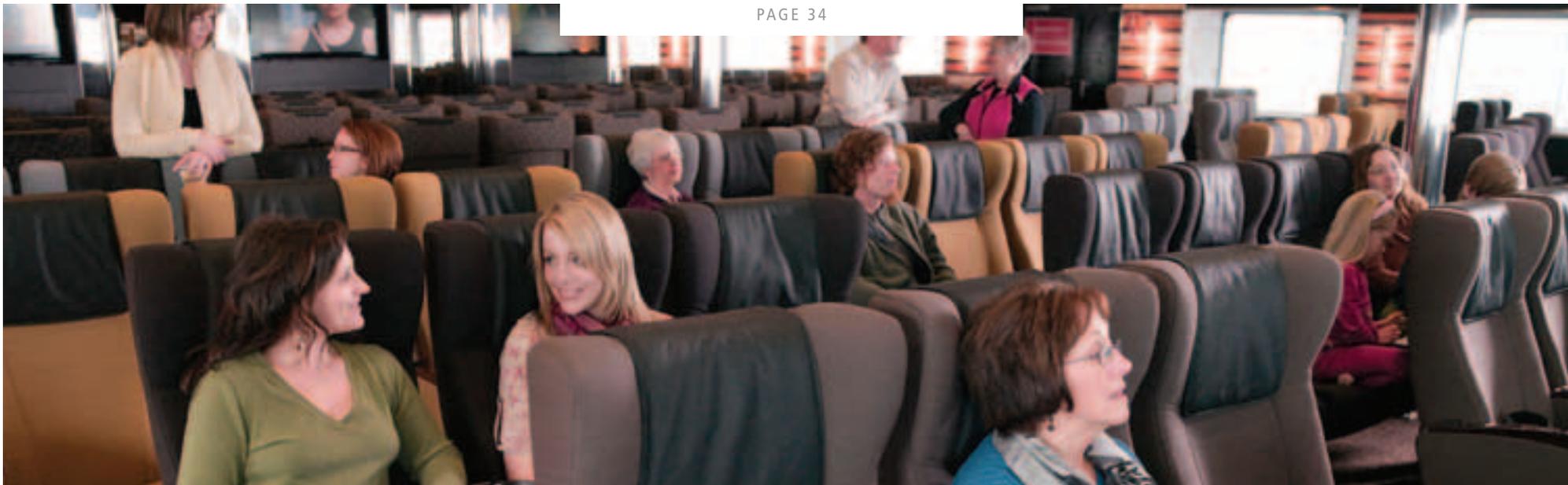
duquel tous sont traités avec dignité et respect. Les employés ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui encourage les possibilités égales et qui interdit les pratiques discriminatoires. Le programme de lutte contre le harcèlement de la Société vise à sensibiliser les gens à la discrimination, au harcèlement sexuel et à la violence au travail. La documentation du cours comporte un examen et de la politique et des procédures de Marine Atlantique par rapport à la discrimination et au harcèlement. On a également donné de la formation supplémentaire tout au long de l'année sur la promotion du respect en milieu de travail.

Moyen de transport accessible

Le voyage devrait être accessible aux personnes handicapées comme à tout le monde. Marine Atlantique est extrêmement fière de son accessibilité et fait d'importants efforts pour s'assurer que ses navires sont accessibles, notamment en améliorant l'éclairage, la signalisation et les systèmes audio. La philosophie de Marine Atlantique 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 volontaire visant à améliorer la sensibilisation et à s'assurer que les passagers handicapés sont traités avec respect, professionnalisme et courtoisie.

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*. Par le passé, la société utilisait l'expérience du service à la clientèle pour présélectionner les postulants à des postes de débutants. Afin de supprimer cette barrière, Marine Atlantique a remplacé cette exigence par un test d'aptitude en service à la clientèle.



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 \$. 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. Non seulement Marine Atlantique est elle engagée à développer les compétences d'employés potentiels, mais elle recrute aussi activement les diplômés du secondaire et les étudiants de niveau postsecondaire pour des postes dans la Société. Marine Atlantique fait sa promotion et la promotion de ses possibilités de carrière dans des niches spécifiquement ciblées de médias traditionnels tels que les publications étudiantes et les journaux communautaires, ainsi que par une campagne médiatique sociale.

Redonner à la collectivité

Les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. Dans une mesure financièrement responsable, la société appuie les employés et les organismes sans but lucratif oeuvrant dans la région Atlantique. Marine Atlantique investit en plus dans les villes portuaires sur sa route et sur lesquelles repose son succès.

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 qu'ils continuent à répondre aux exigences de maîtrise des deux langues.

Encourager le mieux-être des employés

Le Comité du mieux-être des employés de Marine Atlantique est composé d'employés de tous les secteurs de

l'organisation qui ont à cœur de faire la promotion d'un style de vie sain auprès de leurs pairs. En 2010-2011, le Comité a organisé des expos-santé, des cliniques de vaccination contre la grippe et des programmes liés à la santé comme l'outil @CTIF d'évaluation des risques et le Programme d'aide aux employés et à la famille. Pour la quatrième année consécutive, le comité a proposé aux employés un défi du mieux-être qui se déroule de janvier à juin 2011. Seize équipes d'employés ont participé au défi axé sur l'équilibre travail-vie et un régime alimentaire sain. En plus de présenter une occasion de plaisir et de rivalité amicale, le défi offre la chance d'apprendre à connaître les collègues de travail et de concourir pour gagner des prix.





collaboration entre le conseil
et la direction

Collaboration entre le conseil et la direction

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 leurs prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale en même temps que des contraintes, car elle oblige Marine Atlantique à se concentrer uniquement sur les services traversiers du golfe. La Société n'est en conséquence 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 budgétisation et une gestion financière efficaces tout en réduisant les risques organisationnels. Cette démarche remplit l'engagement du Conseil d'assurer une gouvernance générale. La direction, à son tour, fournit des directives aux employés de Marine Atlantique dans le but unifié général de fournir un réseau traversier sûr, écologique, de qualité et efficace à sa clientèle.



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 : la gouvernance de la Société, la vérification et le risque, et les ressources humaines et la gestion des pensions.

Comité de gouvernance de la Société

Pendant l'année, le comité a examiné et mis à jour le mandat du comité de gouvernance et recommandé l'approbation de ce dernier par le conseil d'administration. Le comité a également révisé la politique sur la dénonciation de la Société et élargit son titre à Politique sur la divulgation d'actes fautifs (politique sur la dénonciation). Le comité s'est assuré que la politique révisée est conforme aux dispositions de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs*

d'actes répréhensibles (Canada). Les politiques révisées sur la technologie de l'information qui reflètent l'avancement de la technologie et les procédures de gestion de l'information ont été examinées, recommandées et subséquemment approuvées par le Conseil.

Comité de vérification et de gestion du risque

Le comité de vérification et de gestion des risques surveille les normes de la Société en matière d'intégration et de comportement, de production de rapports financiers, de vérification interne et de gestion du risque. Ses responsabilités générales englobent l'examen du rendement de la direction, les budgets d'exploitation et d'immobilisations, les états financiers, les contrôles internes et les activités de gestion des risques. L'un des rôles très importants du Comité est d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et d'obtenir l'assurance de la mise en œuvre par la

direction de systèmes et de pratiques appropriées conformes au cadre de gestion du risque d'entreprise. Le cadre de gestion du risque d'entreprise procure l'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. Le comité de vérification et de gestion du risque surveille également la conception et la mise en œuvre de contrôles internes qui soutiennent le cadre de gestion du risque.



Le résumé des principales initiatives du comité et des principaux événements en 2010-2011 comprend ce qui suit :

Élargissement de la fonction de vérification interne pour inclure un directeur de la vérification interne qui relève directement du comité de vérification

Mise à jour du mandat de la fonction de vérification interne

Supervision du projet de conversion aux normes de comptabilité généralement acceptées dans le secteur public comme nouvelles normes de présentation des rapports financiers de Marine Atlantique à partir du 1er avril 2011

Mise à jour du processus de surveillance du budget

Instauration du registre des risques organisationnels

Révision de la politique d'approvisionnement

Examen de la politique de l'environnement de contrôles internes

Achèvement de la formation dans le domaine de la gestion des risques d'entreprises

Achèvement des vérifications internes menées dans quatre domaines principaux : approvisionnement, heures supplémentaires, intégration de la flotte et liste des objectifs de gestion

Surveillance du programme de couverture des frais de carburant

Surveillance du supplément pour le carburant

Surveillance du projet de renouvellement et intégration de la flotte

Élaboration d'une politique sur l'environnement de contrôle de l'entreprise et de contrôles internes;

Élaboration d'une politique de gestion du risque d'entreprise

Surveillance des progrès de la direction en ce qui concerne les recommandations faites pendant l'examen spécial du Bureau du vérificateur général

Supervision de la politique d'approvisionnement spéciale adoptée pour le projet de renouvellement et intégration de la flotte

Le comité des ressources humaines et gestion des pensions (CRHGP)

COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

Le comité est responsable d'apporter son aide au processus de planification de la relève des ressources humaines, d'effectuer l'évaluation de rendement annuelle des tâches du président et chef de l'exploitation, et de conseiller le conseil sur des questions touchant la rémunération et les avantages de tous les employés.

Les principales activités entreprises par le comité tout au long de l'année comprenaient :

Examen et recommandation de l'approbation d'un plan et d'une stratégie intégrés des ressources humaines que le conseil a acceptés

Réception de mises à jour régulières sur la composante ressources humaines du projet d'intégration de la flotte

Révision des négociations contractuelles et modifications des mandats au besoin

Évaluation du rendement du président et chef de l'exploitation et recommandations à propos de cette évaluation.

Activités liées au régime de retraite:

Rester informé des changements à la réglementation touchant les régimes de retraite de compétence fédérale, y compris la Loi C-9, qui modifie la Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension, en plus des modifications au règlement. Le comité s'est tenu informé de l'implication

des modifications à la taxe de vente harmonisée relativement au régime de retraite

À l'automne 2010, les membres du comité ont participé à un programme de formation avec des participants de tout le Canada

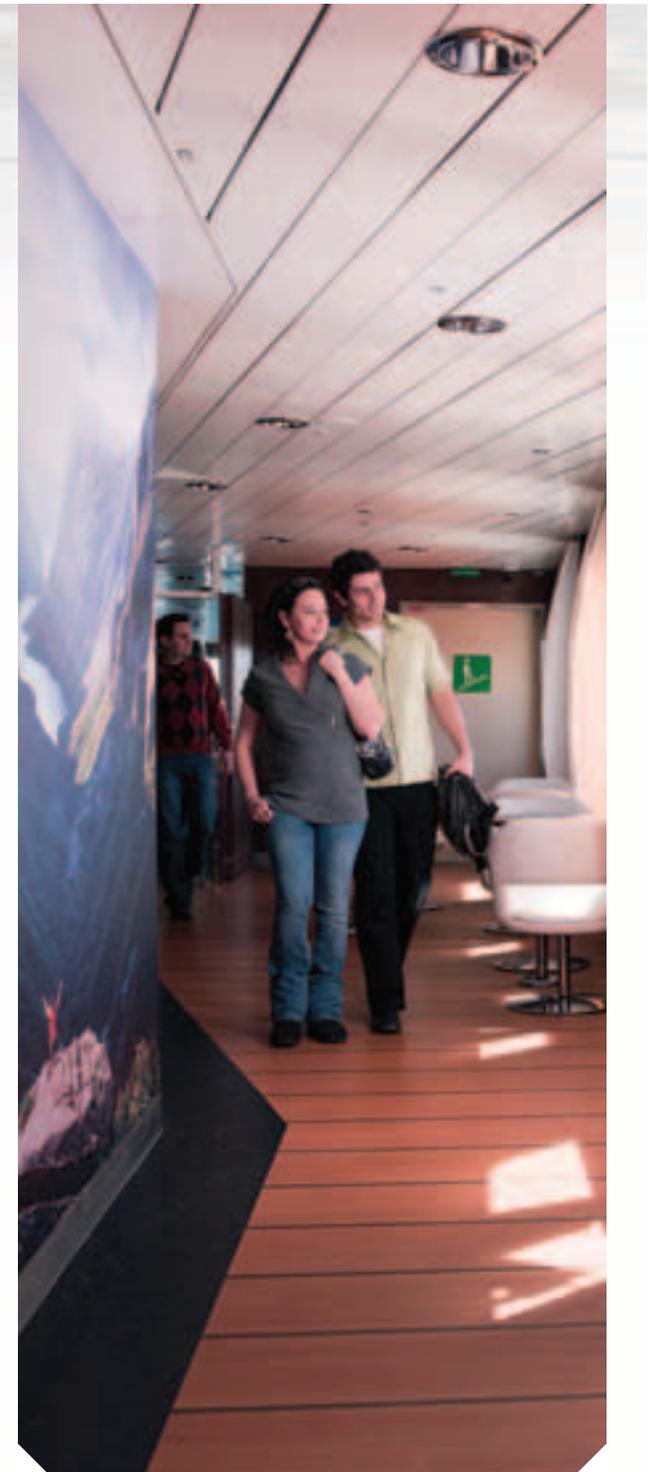
A émis une demande de propositions pour des conseils en investissements avec l'option d'un modèle d'impartition pour le régime de retraite avec une recommandation de l'attribution d'un contrat de services de consultation pour la gestion de placements.

A reçu et étudié une étude sur la stratégie de gestion de l'actif et du passif et de limitation du risque.

A émis une demande de propositions pour des services actuariels et administratifs pour le régime de retraite.

A reçu et examiné un rapport actuariel, appliquant les changements à la réglementation qui sont entrés en vigueur le 1er juillet 2010. Le comité a recommandé l'utilisation d'un ratio de solvabilité de trois ans comme prévu par le règlement modifié, ce qui a été accepté par le conseil d'administration

A examiné le rendement de l'investissement en plus des dépenses chargées au régime de retraite à chacune de ses réunions régulières



Recrutement et assiduité des membres du conseil

COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	PRÉSENCE
Robert Crosbie	Président, membre du Comité de gouvernance de la Société et du CRHGP	4
Wayne Follett	Membre d'office du comité de gouvernance de la Société et du CRHGP	4
Nick Careen	Membre d'office du comité de gouvernance de la Société, membre du Comité de vérification et de gestion des risques	4
Peggy A. Coady, FCA	Présidente du comité de gouvernance de la Société, membre du Comité de vérification et de gestion des risques	4
Stan Cook	Membre du CRHGP	4
James G. Doody, CA	Président du Comité de vérification et de gestion des risques	4
John J. Henley	Membre du Comité de gouvernance de la Société	4
Walter Pelley	Membre du CRHGP, membre du Comité de vérification et de gestion des risques	4
Dwight Rudderham ¹	Membre du Comité de gouvernance de la Société	4
Heather Tulk	Présidente du CRHGP	3

Quatre réunions régulières prévues par exercice

REMARQUE : Des conférences téléphoniques du Conseil d'administration se sont tenues tout au long de la période en dehors du calendrier des réunions ordinaires. Les comités ont tenu des réunions tout au long de la période.

¹ Dwight Rudderham a démissionné du Conseil d'administration, à partir du 16 mars 2011.



conseil d'administration

Recrutement et assiduité des membres du conseil

COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION



Robert Crosbie

Président, membre du Comité de gouvernance de la société et du CRHGP

ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Président, Crosbie Group, Président d'Asco Canada, Crosbow Entreprises, Crosbie Salamis Limited et Crosbie Realty



Heather Tulk

Présidente du CRHGP
TORONTO, ON

Vice-présente directrice,
Produits résidentiels, Bell Canada



Peggy A. Coady, FCA

Présidente du comité de gouvernance de la société, membre du Comité de vérification et de gestion des risques

ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Directrices des programmes d'études supérieurs (Affaires), Professeur adjoint (Comptabilité et vérification), Faculté de l'administration des affaires, Memorial University of Newfoundland



Walter Pelley

Membre du CRHGP, membre du Comité de vérification et de gestion des risques

NORTH SYDNEY, N.-É.

Propriétaire et président, W.P. Investments Inc./W. and B. Pelley Holdings Inc.



Nick Careen

Membre d'office du comité de gouvernance de la société, membre du Comité de vérification et de gestion des risques

JERSEYSIDE, T.-N.-L.

Ancien membre de la Chambre d'assemblée, Province de Terre-Neuve-et-Labrador



Wayne Follett

Président et chef des Opérations, Membre d'office du comité de gouvernance de la société et du CRHGP

CONCEPTION BAY SOUTH, T.-N.-L.

Marine Atlantique S.C.C.



John J. Henley

Membre du Comité de gouvernance de la société
ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Vice-président, Services à l'étranger et développement, GJ Cahill and Company Limited



Dwight Rudderham

Membre du Comité de gouvernance de la société
SYDNEY, N.-É.

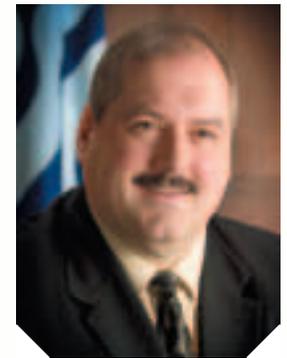
Partenaire, Rudderham Chemin Law Office
Note: Dwight Rudderham a démissionné du Conseil d'administration, à partir du 16 mars 2011



Stan Cook

Membre du CRHGP
ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Vice-président des opérations, Stan Cook Sea Kayaking Adventures, Cook's Coastal Walks et Wilderness Newfoundland Adventures



James G. Doody, CA

Président du Comité de vérification et de gestion des risques
ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Chef de la direction, King Group of Companies



état financier

Responsabilités de la direction concernant l'information financière

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

La préparation et la présentation des états financiers sont la responsabilité de la direction de Marine Atlantique S.C.C. Ces états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, qui ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. La Société a appliqué ces principes en tenant compte des estimations et des jugements les meilleurs de la direction qui sont considérés comme adéquats dans le contexte de la Société. La direction s'appuie sur des rapports actuariels pour ce qui est de la comptabilisation des activités des régimes de retraite et des obligations au titre des prestations constituées relatives aux indemnités pour accidents de travail et aux avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite. Elle s'appuie également sur des estimations fournies par des parties internes et externes pour ce qui est des actifs disponibles à la vente.

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes complémentaires et les autres données financières contenues dans le rapport annuel. La direction est également responsable de la tenue des comptes, des systèmes d'information, des systèmes de contrôle financier et de gestion ainsi que d'un programme de vérification interne. Ces contrôles et ces 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 et de sa filiale en propriété exclusive.



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 s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de vérification 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 par intérim, 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 plein et libre accès au Comité de vérification afin de discuter de l'audit et des constatations connexes.

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

SHAWN LEAMON, CGA
Le vice-président aux finances

WAYNE FOLLETT, CGA
président-directeur général

St. John's, Canada | Le 8 juin 2011



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent le bilan au 31 mars 2011, et l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé 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 principes comptables généralement reconnus du Canada, 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 œuvre 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 2011, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

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 généralement reconnus du Canada 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. et de sa filiale en propriété exclusive 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 ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C. et de sa filiale en propriété exclusive.

Pour le vérificateur général du Canada par intérim,

Nancy Y. Cheng, FCA
Vérificatrice générale adjointe

Le 8 juin 2011
Halifax, Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

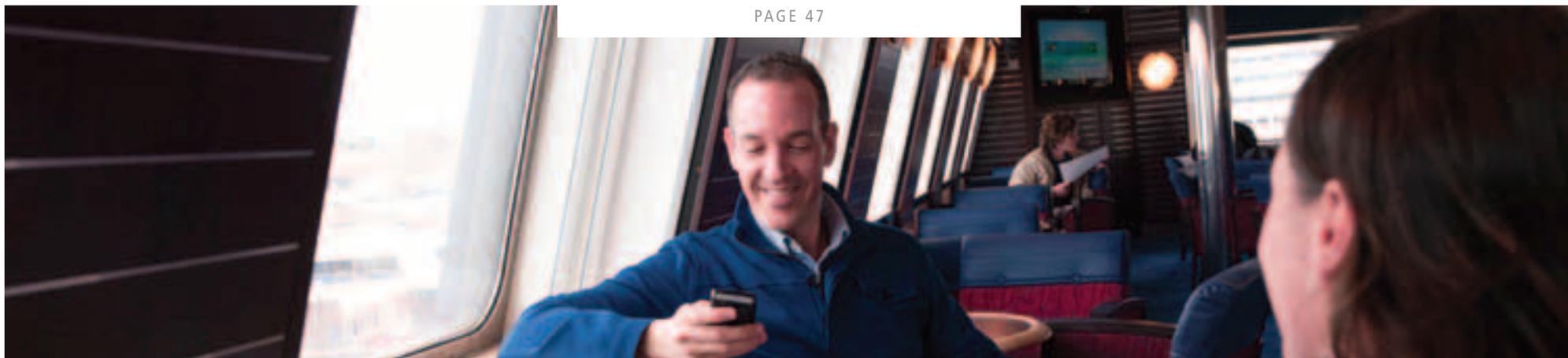
VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



Bilan

31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2011	2010
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	1 005 \$	2 517 \$
Créances nettes (note 17(a))	9 035	9 505
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	3 396	-
Stocks (note 5)	11 731	14 123
Instruments financiers dérivés (note 16)	3 292	146
Charges payées d'avance	3 202	480
	31 661	26 771
Liquidités soumises à restrictions (note 6)	8 575	8 537
Navires, installations et matériel (note 7)	178 637	128 890
Actifs incorporels (note 8)	15 081	1 157
Actifs disponibles à la vente (note 9)	7 200	-
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 10)	78 409	68 654
Instruments financiers dérivés (note 16)	716	10
	280 043	198 711
Total de l'actif	320 279 \$	234 019 \$
Passif et capitaux propres		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 17 (c))	29 211 \$	18 830 \$
Instruments financiers dérivés (note 16)	246	1 863
Produits constatés d'avance	2 628	3 841
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	-	1 234
Charge à payer au titre des indemnités de vacances	5 860	5 617
Tranche à court terme des obligations constituées à long terme (notes 11 & 12)	1 894	2 405
	39 839	33 790



	2011	2010
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 10)	1 245	1 264
Obligation constituée au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite (note 11)	24 111	22 822
Obligation constituée au titre des indemnités pour accidents de travail (note 12)	7 422	7 144
Instruments financiers dérivés (note 16)	29	2
	32 807	31 232
Apports en capital reportés (note 14)	187 086	130 047
Capitaux propres		
Capital-actions (note 15)	258 530	258 530
Déficit accumulé	(197 983)	(219 580)
	60 547	38 950
Total du passif et des capitaux propres	320 279 \$	234 019 \$
Engagements et garanties (note 20)		
Éventualités (note 21)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



APPROUVÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Administrateur

Administrateur

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé

EXERCICE CLOS LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2011	2010
Produits		
Produits commerciaux	83 920 \$	80 270 \$
Produits du supplément pour le carburant	11 662	3 570
Autres produits	181	71
	95 763	83 911
Charges d'exploitation		
Salaires et avantages sociaux	79 407	77 833
Carburant	32 512	28 954
Droits d'affrètement	25 818	22 154
Matériaux, fournitures et services	13 372	14 532
Avantages sociaux futurs (notes 10, 11 and 12)	13 222	2 593
Réparations et entretien	12 352	20 629
Autres charges	9 078	5 549
Assurances, loyers et services publics	5 405	5 210
Coûts du renouvellement de la flotte (note 18)	10 001	-
Mise hors service des navires	3 118	-
Perte de change	66	1 878
(Gain) Perte latente sur instruments financiers dérivés (note 16)	(5 442)	1 708
Perte réalisée sur instruments financiers dérivés (note 16)	2 761	754
(Gain) perte sur cession d'un navire d'installations et de matériel	(14)	3 591
Perte découlant de la réduction de valeur d'actifs disponibles à la vente (note 9)	8 322	-
Amortissement	12 476	18 241
	222 454	203 626
Perte avant le financement public	(126 691)	(119 715)
Financement public		
Exploitation	124 370	106 596
Recouvrement des coûts de la mise hors service des navires	3 118	-
Amortissement des apports en capital reportés	20 800	22 346
Résultat net et résultat étendu	21 597	9 227
Déficit accumulé à l'ouverture de l'exercice	(219 580)	(228 807)
Déficit accumulé à la clôture de l'exercice	(197 983) \$	(219 580) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

EXERCICE CLOS LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2011	2010
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Exploitation		
Rentrées de fonds – clients	94 538 \$	83 431 \$
Rentrées de fonds – autres produits	77	52
Financement public pour l'exploitation	133 629	108 625
Sorties de fonds – fournisseurs et salariés	(195 844)	(170 967)
Sorties de fonds – régimes de retraite, indemnités pour accidents de travail et avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	(21 940)	(19 626)
	10 460	1 515
Investissement		
Acquisition de navire, d'installations et de matériel	(66 631)	(14 645)
Acquisition d'actifs incorporels	(12 423)	(223)
Produit de la cession du navire, d'installations et de matériel	15	514
	(79 039)	(14 354)
Financement		
Apports en capital du gouvernement	67 067	14 868
(Diminution) augmentation nette de l'encaisse	(1 512)	2 029
Encaisse à l'ouverture de l'exercice	2 517	488
Encaisse à la clôture de l'exercice	1 005 \$	2 517 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Notes complémentaires

31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. Nature de l'exploitation et de l'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. Aux termes des dispositions législatives, 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 et 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. 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 ». 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 bénéfices aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve S.C.C., filiale à en propriété exclusive de Marine Atlantique S.C.C., a mis un terme à ses activités et, par conséquent, aucun résultat de ses activités ne sont consolidés dans les états financiers de la société.

La Société 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 Argentinia (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 ainsi qu'à Port aux Basques et Argentinia.

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 recouvré à même les produits commerciaux. 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 établit également un supplément pour le carburant en fonction de l'objectif annuel en matière de recouvrement des coûts.

L'acquisition de navire, d'installations et de matériel est assujettie à l'approbation de crédits parlementaires.

La Société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

2. Principales méthodes comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada et tiennent compte des principales méthodes comptables suivantes :

(a) Instruments financiers

Actifs financiers et passifs financiers détenus à des fins de transaction

Les instruments financiers sont classés comme étant détenus à des fins de transaction quand ils ont été acquis ou pris en charge principalement en vue de leur revente ou de leur rachat à court terme, qu'ils font partie d'un portefeuille d'instruments financiers identifiés qui sont gérés ensemble et qui présentent des indications d'un profil de prise de bénéfices à court terme, ou qu'ils constituent des dérivés qui ne sont pas des instruments de couverture désignés. D'autres instruments financiers pourront être désignés comme détenus à des fins de transaction lors de leur comptabilisation initiale.

La Société a classé son encaisse et ses liquidités soumises à restrictions comme étant détenues à des fins de transaction, car elle peut les évaluer à la juste valeur de façon fiable compte tenu de leur échéance à court terme.

Les actifs financiers et les passifs financiers désignés comme étant détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les variations de ces justes valeurs sont comptabilisées en résultat. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés. Les achats et les ventes d'actifs financiers avec délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

Prêts et créances

La catégorie des prêts et créances comprend les créances et une somme à recevoir du gouvernement du Canada dont les paiements sont fixes ou déterminables, et qui ne sont pas cotées sur un marché actif. Les actifs sont évalués initialement à la juste valeur, puis au coût

après amortissement. Les créances sont comptabilisées au montant de la facture originale moins la provision pour créances douteuses. En raison de leur nature à court terme, ces instruments financiers présentent une valeur comptable qui correspond pratiquement à la juste valeur.

Autres passifs financiers

Les autres passifs financiers sont constitués des passifs qui ne sont pas classés comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont évalués initialement à la juste valeur moins les coûts de transaction, puis au coût après amortissement. La Société a classé ses créanciers et charges à payer ainsi que la somme à payer au gouvernement du Canada dans la catégorie des autres passifs financiers. Les créanciers et charges à payer sont comptabilisés en fonction du montant de la facture originale, et la somme à payer au gouvernement du Canada est comptabilisée au montant initial, étant donné que, pour eux, la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise des instruments financiers dérivés tels que des swaps pour gérer son exposition aux fluctuations du prix du carburant de manière à couvrir au moins 15 %, et jusqu'à 65 %, de sa consommation de carburant prévue.

En outre, la Société se sert de contrats de change à terme pour gérer son exposition aux variations du cours de l'euro.

Ces dérivés sont comptabilisés à la juste valeur au bilan. À leur expiration ou résiliation, ils sont sortis du bilan, et la variation de la juste valeur est comptabilisée à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comme gain ou perte de change.

La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins commerciales ou spéculatives et n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont classés comme étant détenus à des fins de transaction.

(b) Crédits parlementaires et apports en capital reportés

Les crédits parlementaires qui servent à financer les besoins de trésorerie à court terme se rattachant aux charges d'exploitation en sus des produits commerciaux sont compris dans le résultat de l'exercice. Tout écart entre les montants fournis et les montants requis constitue une somme à recevoir

du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). Les montants relatifs à l'acquisition de navire, d'installations, de matériel et d'actifs incorporels sont comptabilisés à titre d'apports en capital reportés dans l'exercice au cours duquel le navire, les installations, le matériel et les actifs incorporels sont acquis, et ils sont passés en résultat de la même manière et sur la même période que les navires, les installations et le matériel ou les actifs incorporels correspondants sont amortis et radiés. Lors de la cession d'actifs, la Société comptabilise un gain ou une perte. Le produit net est porté en diminution des besoins de financement de l'exploitation pour l'exercice au cours duquel la cession a lieu.

(c) Stocks

Les stocks principalement constitués d'articles visant à être consommés à bord des navires sont évalués selon la moindre des valeurs suivantes : le coût ou la valeur de réalisation nette. Le coût est établi selon la méthode du coût moyen pondéré.

(d) Navire, installations et matériel

Le navire, les installations et le matériel sont comptabilisés au coût moins l'amortissement cumulé. Les pièces de rechange principales incluses dans le stock de pièces de rechange de navire sont comptabilisées dans Navire, installations et matériel. À cette fin, les pièces de rechange principales sont celles qu'on prévoit utiliser pendant plus d'un exercice pour un élément de Navire, installations et matériel. Le coût des travaux en cours comprend les matériaux et la main-d'œuvre directe. Les montants compris dans les travaux en cours sont virés à la catégorie appropriée de Navire, installations et matériel au moment où le navire, l'installation ou le matériel est prêt à être utilisé, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour que le navire, les installations et le matériel soient radiés sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire. Les projets à bord du navire amortis 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 plus courte des durées suivantes : la durée du contrat de location ou la durée de vie utile de l'actif. Les vies utiles estimatives et les méthodes d'amortissement sont passées en revue à la fin de chaque exercice.

Les taux appliqués aux principales catégories de Navire, installations et matériel sont les suivants :

	Taux
Navire	5 % to 10 %
Installations côtières	2,5 % to 5 %
Matériel (y compris les projets de navire)	10 % to 25 %
Améliorations locatives	Selon les dispositions du contrat

(e) Actifs incorporels

Les actifs incorporels de la Société comprennent les logiciels achetés et les taxes à l'importation pour les navires affrétés.

Les coûts de l'élaboration, de la configuration initiale, de l'achat et de la mise à niveau des logiciels de la Société sont comptabilisés en actifs incorporels.

En vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, lorsqu'un navire est importé au Canada, l'importateur doit payer la taxe sur les produits et services (TPS) sur la valeur estimative du navire au moment de son importation. Il est également tenu d'évaluer lui-même la portion provinciale de la taxe de vente harmonisée (TVH). En 2011, la Société a comptabilisé des coûts d'importation nets de 13 832 \$ en actifs incorporels, lors de l'importation du *Blue Puttees* et du *Highlanders*.

Les actifs incorporels sont comptabilisés au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées.

L'amortissement des logiciels achetés est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, sur leur durée de vie utile estimative. Les durées de vie utiles établies pour le calcul de l'amortissement des logiciels achetés varient et correspondent normalement à des taux d'amortissement de 20 % à 25 %.

Le coût de l'importation des navires affrétés est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile du navire affrété ou la durée du contrat de location.

(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. Elle a adopté les méthodes suivantes :

- 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 complémentaire sans capitalisation à l'intention des cadres supérieurs embauchés avant le 1er mars 2001 et un régime d'avantages complémentaires de retraite sans capitalisation, adopté en 2006 à l'intention des titulaires de certains postes désignés, qui établit des prestations pour les services rendus depuis 2004. Depuis 2010, l'admissibilité à ce dernier régime est étendue

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.

Le coût des pensions est déterminé de façon actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations par la direction du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'inflation et des âges de départ à la retraite des salariés. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le coût financier des obligations au titre des régimes de retraite est fondé sur le rendement d'obligations de sociétés de première qualité à la date de mesure. 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 de mesure, de chaque grande catégorie d'actifs et de la composition cible d'actifs précisée dans la politique de placement établie pour les régimes. Le rendement prévu des actifs des régimes repose sur une valeur axée sur la valeur de marché des actifs des régimes, qui est établie selon une méthode d'amortissement sur cinq ans des gains et des pertes liés au rendement prévu. Les écarts actuariels résultent de la différence entre le taux de rendement réel et le taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes et des variations des obligations au titre des régimes de retraite par suite de modifications des hypothèses actuarielles utilisées ou de la mise à jour des données démographiques. Tous les écarts actuariels et coûts des services passés qui découlent de modifications apportées aux régimes sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs au régime agréé, sur l'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite complémentaire, et sur la durée résiduelle moyenne d'activité des participants actifs au régime d'avantages complémentaires de retraite adopté en 2006. La durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs au régime de retraite agréé est de 10,9 ans (10,8 ans en 2010). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite complémentaire est de 17,7 ans (18,7 ans en 2010). La durée résiduelle moyenne d'activité des participants actifs au régime d'avantages complémentaires de retraite adopté en 2006 est de 10,9 ans (5,9 ans en 2010).

- Pour certains salariés et anciens salariés, la société est un employeur autoassuré et 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 du 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 mis à jour en fonction des données réelles et des changements apportés aux hypothèses actuarielles. Les ajustements qui découlent des écarts actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités.
- Le coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide des meilleures estimations de la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires aux retraités, du coût moyen de soins de santé par personne participante, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, de la croissance des salaires et des taux de mortalité. Les ajustements qui découlent des écarts actuariels sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des salariés. La durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs aux régimes d'avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite est de 13,4 ans (12,5 ans en 2010). Les ajustements qui résultent des modifications apportées au régime sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants jusqu'à la date à laquelle ils deviennent pleinement admissibles à recevoir les prestations.
- Certains salariés et anciens salariés de Marine Atlantique S.C.C. bénéficient d'avantages relatifs au transport à bord des navires de la Société. Aucun passif n'est présenté au bilan à cet égard, puisque la valeur de ces avantages est négligeable.

(g) Comptabilisation des produits

La Société comptabilise les produits quand il y a des preuves convaincantes de l'existence d'un accord, que la livraison a été effectuée, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement de la vente est raisonnablement assuré. Les produits commerciaux et les produits du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont fournis. Les clients de la Société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont comptabilisées comme produits constatés d'avance et sont portées en résultat lorsque les services de traversier sont fournis.

Le produit d'intérêts est comptabilisé au fur et à mesure qu'il est gagné.

(h) Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans le résultat net de l'exercice.

(i) Dépréciation des actifs à long terme

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée quand la valeur comptable de ces actifs excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résulteront vraisemblablement de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur correspond au montant de l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

(j) Estimations de la direction

L'établissement des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des produits et des charges ainsi que sur l'information fournie au sujet des passifs éventuels à la date des états financiers. Les estimations comptables critiques de la Société portent notamment sur ce qui suit : l'actif au titre des prestations constituées, l'obligation au titre des indemnités pour accidents de travail constituées, l'obligation constituée au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite, l'évaluation des actifs disponibles à la vente et les litiges. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

3. Adoption de nouvelles normes comptables

Modifications comptables à venir

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a approuvé une modification de la Préface des normes comptables pour le secteur public, ce qui entraîne l'élimination de la catégorie des « organismes publics de type commercial » et le reclassement de ces derniers comme « organismes sans but lucratif du secteur public » ou « autres organismes publics ».

La Société faisait partie de la catégorie des « organismes publics de type commercial ». La direction a réévalué le classement de la Société et conclu que cette dernière devrait être considérée comme un « autre organisme public », et que les normes comptables pour le secteur public du Manuel de comptabilité de l'ICCA répondraient aux besoins des utilisateurs des états financiers.

À compter du 1er avril 2011, la Société adoptera les normes comptables pour le secteur public. Elle devra ainsi établir ses états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2012 selon ces nouvelles normes, y compris les chiffres correspondants. La direction finit actuellement d'évaluer l'incidence de l'adoption de ces normes comptables et de déterminer les ajustements à apporter à la date de transition, au 1er avril 2011.

4. Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada

Le financement de la Société est assuré par le gouvernement du Canada selon les besoins de trésorerie de celle-ci. Il peut arriver que des éléments présentés à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé au cours d'un exercice donné soient financés par le gouvernement

du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, le résultat net de la Société varie selon qu'il est fondé sur le financement public ou sur les principes comptables généralement reconnus.

	2011	2010
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à l'ouverture de l'exercice	(1 234) \$	795 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	(200 696)	(123 493)
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Exploitation	124 370	106 596
Navire, installations et matériel, et actifs incorporels	77 838	14 868
Excédent (déficit) – financement public	(1 512)	2 029
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la clôture de l'exercice	278	(1 234)
Coûts recouvrables associés à la mise hors service de navires	3 118	-
Total	3 396 \$	(1,234) \$

5. Stocks

	2011	2010
Stock de carburant	8 513 \$	8 311 \$
Pièces de rechange des navires – sur les navires	1 513	3 073
Pièces de rechange des navires – à terre	1 364	2 231
Stock de restauration	341	508
Total des stocks	11 731 \$	14 123 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 39 989 \$ (34 631 \$ en 2010). La Société a constaté une réduction de valeur de 3 295 \$ (359 \$ en 2010) au titre des pièces de rechange. En 2011, cette réduction de valeur est principalement attribuable à la mise hors service de navires.

6. Liquidités soumises à restrictions

Les liquidités soumises à restrictions sont des liquidités libellées en euros, auxquelles s'ajoute l'intérêt accumulé, 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'accord d'affrètement signé en avril 2008 exigeait l'ouverture d'un compte de garantie

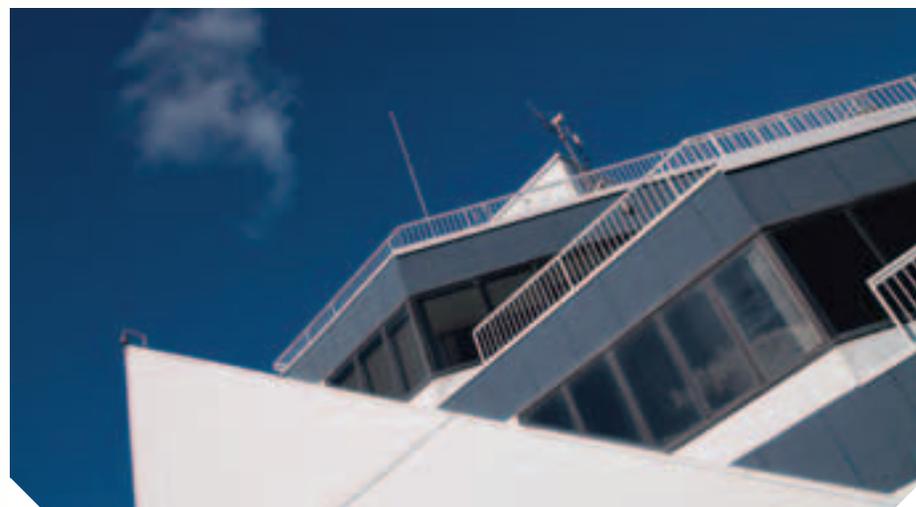
bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement (6 221 euros, ou 8 575 \$CAN, au 31 mars 2011, et 8 537 \$CAN en 2010) jusqu'à la fin de l'accord en 2013. Si la Société devait contrevenir à l'accord d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

7. Navire, installations et matériel

	2011			2010		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Navire	98 793 \$	41 639 \$	57 154 \$	375 089 \$	320 284 \$	54 805 \$
Installations côtières	111 104	47 782	63 322	88 059	44 066	43 993
Améliorations locatives	23 609	2 657	20 952	6 122	1 421	4 701
Matériel	13 984	7 681	6 303	10 089	7 013	3 076
Travaux en cours	30 906	-	30 906	22 315	-	22 315
	278 396 \$	99 759 \$	178 637 \$	501 674 \$	372 784 \$	128 890 \$

La charge d'amortissement du navire, des installations et du matériel pour l'exercice clos le 31 mars 2011 s'élève à 12 132 \$ (17 773 \$ en 2010). Ce montant comprend 1 050 \$ pour la démolition prévue du bâtiment administratif à North Sydney. Le groupe d'actifs a été déprécié pour le ramener à la valeur de sa durée de vie utile restante prévue. Le bâtiment sera démolé afin d'augmenter l'aire de stationnement et d'utiliser les installations d'accostage de rechange de manière plus sûre et efficiente.

En 2010, le gouvernement du Canada a autorisé la Société à modifier selon ses besoins et à affréter les navires *Blue Puttees* et *Highlanders*. En vertu des contrats négociés et approuvés, un important projet de modifications visant à adapter les paramètres opérationnels en fonction des besoins du service à Terre-Neuve-et-Labrador et à transformer des navires principalement destinés au transport de marchandises en traversiers modernes pour les passagers a été élaboré, en collaboration avec les propriétaires des navires. La Société a versé des apports de capital aux propriétaires pour ces modifications. La Société a comptabilisé ces montants en améliorations locatives et les amortira sur la durée de l'accord d'affrètement.



8. Actifs incorporels

	2011			2010		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Logiciels	2 769 \$	2 328 \$	441 \$	2 769 \$	1 984 \$	785 \$
Coût à l'importation des navires affrétés	13 832	-	13 832	-	-	-
Travaux en cours	808	-	808	372	-	372
	17 409 \$	2 328 \$	15 081 \$	3 141 \$	1 984 \$	1 157 \$

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, la Société n'a radié aucun actif incorporel (actifs radiés d'une valeur de 181 \$ en 2010), qui était totalement amorti.

Le montant total des actifs incorporels amortissables acquis au cours de l'exercice est nul (223 \$ en 2010). Pour l'exercice clos le 31 mars 2011, une charge d'amortissement de 344 \$ (468 \$ en 2010) a été comptabilisée pour les logiciels.

9. Actifs disponibles à la vente

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, et conformément au plan d'entreprise de la Société, lequel prévoit le remplacement des actifs vieillissants, le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été mis hors service et sont actuellement disponibles à la vente. Cette mesure coïncide avec la mise en service des navires loués récemment, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. La cession est prévue pour l'exercice clos le 31 mars 2012. En février 2011, Transports Canada a

autorisé la Société à vendre les navires démantelés et à recouvrer les coûts du démantèlement grâce aux produits de la vente (note 4). Ces actifs sont présentés à leur juste valeur, laquelle a été déterminée d'après la valeur marchande de l'acier. Par conséquent, une perte découlant de la réduction de la valeur d'actifs disponibles à la vente de 8 322 \$ est comptabilisée dans l'état des résultats.

10. Régimes de retraite

Les actuaires indépendants de la Société évaluent aux fins comptables les obligations au titre des régimes de retraite et la juste valeur des actifs des régimes à la date de mesure (au 31 décembre 2010 pour l'exercice clos le 31 mars 2011 et au 31 décembre 2009 pour l'exercice clos le 31 mars 2010). La date d'effet de la dernière évaluation actuarielle effectuée aux fins de la capitalisation est le 31 décembre 2009. La date d'effet de la prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation, qui devrait être effectuée en 2011, est le 31 décembre 2010.

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 %.

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

	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées :		
Solde à l'ouverture	482 936 \$	423 259 \$
Coût des services rendus	5 896	3 716
Cotisations – salariés	3 423	3 500
Intérêts débiteurs	30 692	30 396
Prestations versées	(33 065)	(31 106)
Perte (gain actuariel) actuarielle	66 484	53 171
Solde à la clôture	556 366 \$	482 936 \$
Juste valeur des actifs des régimes :		
Solde à l'ouverture	513 386 \$	464 044 \$
Gain actuariel provenant du rendement des actifs des régimes	50 422	60 900
Cotisations – employeur	19 435	16 048
Cotisations – salariés	3 423	3 500
Prestations versées	(33 065)	(31 106)
Solde à la clôture	553 600 \$	513 386 \$

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

	2011		2010	
	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire
Actifs du régime de retraite (juste valeur)	553 600 \$	- \$	513 386 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	554 688	1 678	481 319	1 617
Excédent (déficit)	(1 088) \$	(1 678) \$	32 067 \$	(1 617) \$
Excédent (déficit) à la clôture de l'exercice	(1 088) \$	(1 678) \$	32 067 \$	(1 617) \$
Montants non amortis	74 901	396	32 251	316
Cotisations de l'employeur entre la date de mesure et le 31 mars	4 597	37	4 336	37
Actif (passif) au titre des prestations constituées	78 409 \$	(1 245) \$	68 654 \$	(1 264) \$
Cotisations – employeur	19 547 \$	149 \$	17 583 \$	149 \$
Cotisations – salariés	3 423 \$	- \$	3 500 \$	- \$
Coût du régime de retraite	9 791 \$	130 \$	138 \$	137 \$
Prestations versées	32 916 \$	149 \$	30 959 \$	148 \$
Détermination du coût du régime de retraite de l'exercice :				
Coût des services rendus	5 891 \$	5 \$	3 709 \$	7 \$
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	30 594	97	30 289	107
Rendement des actifs du régime	(32 079)	-	(32 677)	-
Amortissement du coût des services passés	2 367	8	2 367	9
Amortissement de la perte actuarielle ne	3 018	20	(3 550)	14
Coût du régime de retraite	9 791 \$	130 \$	138 \$	137 \$

Les cotisations de l'employeur aux régimes sont effectuées conformément aux évaluations actuarielles aux fins de la capitalisation. La Société a informé le Bureau du surintendant des institutions financières qu'elle appliquera, à compter de 2008, les dispositions de la partie 3 du Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées, en vertu desquelles le déficit de solvabilité peut être amorti sur dix ans au moyen de lettres de crédit émises par une institution financière pour un montant établi en conformité avec le Règlement. La Société a également informé le Bureau du surintendant des institutions financières qu'elle procéderait à une capitalisation sur dix ans pour l'année 2009 des régimes, selon le Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à

prestations déterminées (2009), et que la partie 3 de ce Règlement serait appliquée en 2010, permettant ainsi de poursuivre la capitalisation sur dix ans pour ce qui est du déficit apparu en 2008, au moyen d'une lettre de crédit émise par une institution financière, pour un montant établi en conformité avec le Règlement.

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2010, soit la date de mesure pour les états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2011, les actifs du régime étaient composés à 57 % de titres de créance et à 43 % d'actions (57 % et 43 % respectivement en 2010).

Hypothèses moyennes pondérées

	2011	2010
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation	5,4 %	6,4 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %
Coût des régimes de retraite		
Taux d'actualisation	6,4 %	7,4 %
Taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes	6,0 %	6,25 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 % + échelle de mérite	3,0 % + échelle de mérite

11. Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite



La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires aux retraités. La valeur actualisée de ce régime sans capitalisation d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire en fonction des hypothèses de la direction. La Société a obtenu une évaluation actuarielle au 1er janvier 2008, et cette valeur a été actualisée par extrapolation à la date de mesure du 31 décembre 2010 (au 31 décembre 2009 en 2010).

L'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comporte une charge de 1 876 \$ (1 050 \$ en 2010) pour le coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite de l'exercice et pour les changements apportés aux estimations de la direction.

Au 31 mars, l'obligation constituée de la Société relativement au coût et aux obligations au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite était la suivante :

	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées (valeur actuarielle)	25 802 \$	20 305 \$
Déficit à la clôture de l'exercice	(25 802) \$	(20 305) \$
Montants non amortis	1 033	(3 078)
Cotisations de l'employeur entre la date de mesure et le 31 mars	168	120
Passif au titre des prestations constituées	(24 601) \$	(23 263) \$
Cotisations – employeur	490 \$	441 \$
Cotisations – salariés	-	-
Prestations versées	(490) \$	(441) \$
Détermination du coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite de l'exercice :		
Coût des services rendus	617 \$	392 \$
Intérêts débiteurs	1 424	1 199
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel net) perte actuarielle nette	(46)	(422)
Modifications du régime	(119)	(119)
Coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	1 876 \$	1 050 \$

Hypothèses moyennes pondérées

Obligations au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite

Taux d'actualisation	5,4 %	6,4 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des	7,4 %	7,6 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des	4,5 %	4,5 %
Exercice où l'on prévoit atteindre le taux cible	2030	2030

Coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite

Taux d'actualisation	6,40 %	7,4 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 % + échelle de mérite	3,0 % + échelle de mérite
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	7,6 %	8,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,9 %
Exercice où l'on prévoit atteindre le taux cible	2030	2016

Les taux tendanciels présumés du coût des soins de santé et des soins dentaires ont un effet important sur les montants déclarés pour les régimes de soins de santé.

Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels présumés du coût des soins de santé aurait les répercussions suivantes pour 2011 :

	Augmentation	Diminution
Coût total des services et des intérêts débiteurs	456 \$	(319) \$
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	4 345 \$	(3 423) \$

12. Obligation au titre des indemnités pour accidents de travail constituées

L'obligation au titre des indemnités pour accidents de travail de la Société représente le passif non capitalisé pour le coût des indemnités prévues selon le régime autoassuré, 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 de façon 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 globales de demandes d'indemnisation pour les incidents survenus. La Société a obtenu une évaluation actuarielle au 1er janvier 2009, qui a été actualisée par extrapolation à la date de mesure du 31 décembre 2010 (au 31 décembre 2009 en 2010). La date d'effet de la prochaine évaluation actuarielle, qui devrait être effectuée en 2012, est le 31 décembre 2011.

L'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comprend une charge de 1 424 \$ (1 268 \$ en 2010) qui représente le coût des accidents survenus au cours de l'exercice, les intérêts imputés à l'obligation au titre des indemnités pour accidents de travail, les frais d'administration et l'amortissement des écarts actuariels.

Au 31 mars, le coût et les obligations de la Société, selon le régime autoassuré, pour l'indemnisation des accidents du travail étaient les suivants :

	2011	2010
Obligation au titre des indemnités pour accidents de travail constituées (valeur actuarielle)	8 826 \$	9 108 \$
Moins : tranche à court terme	1 404	1 964
Tranche à long terme	7 422 \$	7 144 \$
Coût de l'indemnisation des accidents du travail	1 424 \$	1 268 \$
Indemnités pour accidents de travail	1 706 \$	1 475 \$
Détermination du coût de l'indemnisation des accidents du travail de l'exercice :		
Coût des services rendus	395 \$	370 \$
Intérêts débiteurs	698	741
Amortissement de la perte actuarielle nette	331	157
Coût de l'indemnisation des accidents du travail	1 424 \$	1 268 \$
Hypothèses moyennes pondérées		
Obligations au titre de l'indemnisation des accidents du travail		
Taux d'actualisation	5,4 %	6,4 %
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,5 %	3,5 %
Coût de l'indemnisation des accidents du travail		
Taux d'actualisation	6,4 %	7,4 %
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,5 %	3,0 %
Augmentation du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2011, la Société a payé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 397 \$ (358 \$ en 2010), qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats, du résultat étendu et du

déficit accumulé. 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 depuis le 1er janvier 2003.

13. Facilité de crédit d'exploitation

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (33 348 \$ en 2010) 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 2011 (aucun en 2010), mais cette facilité a permis l'émission

de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (33 348 \$ en 2010). 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.

14. Apports en capital reportés

Les apports en capital reportés représentent la portion non amortie du financement ayant servi à acheter le navire, les installations, le matériel et les actifs incorporels amortissables.

	2011	2010
Solde à l'ouverture	130 047 \$	137 525 \$
Financement public – Navire, installations et matériel, et actifs incorporels	77 839	14 868
Amortissement des apports en capital reportés	(20 800) \$	(22 346) \$
Solde à la clôture	187 086 \$	130 047 \$

15. Capital

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2011, 517 061 actions (517 061 actions en 2010) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2009) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

Le capital de la Société est constitué de ses capitaux propres, qui comprennent son capital-actions, duquel est déduit le déficit accumulé. Les capitaux propres sont représentés par les actifs nets. L'objectif de la Société est de gérer son capital de manière à disposer de suffisamment de capitaux pour s'acquitter de ses obligations à court et à long terme envers les fournisseurs et les

salariés afin de pouvoir continuer à offrir des services de traversier. La Société gère ses capitaux propres en exerçant une gestion prudente de ses produits, de ses charges, de ses actifs, de ses passifs et de ses opérations financières en général, de manière à obtenir l'assurance qu'elle atteint avec efficacité ses objectifs et ses buts tout en assurant la continuité de son exploitation. La Société n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital. Depuis le dernier exercice, il n'y a eu aucun changement dans la définition du capital de la Société, ni dans ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital.

16. Instruments financiers

(a) Classement des instruments financiers

Les instruments financiers de la Société sont classés de la façon suivante :

	2011		2010	
	Valeur comptable		Valeur comptable	
	DFT	P et C	DFT	P et C
Actifs financiers				
Encaisse	1 005 \$	- \$	2 517 \$	- \$
Créances	- \$	9 035 \$	- \$	9 505 \$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	- \$	3 396 \$	- \$	- \$
Instruments financiers dérivés	4 008 \$	- \$	156 \$	- \$
Liquidités soumises à restrictions	8 575 \$	- \$	8 537 \$	- \$
	DFT	APF	DFT	APF
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer	- \$	29 211 \$	- \$	18 830 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	- \$	- \$	- \$	1 234 \$
Instruments financiers dérivés	275 \$	- \$	1 865 \$	- \$

DFT - Détenus à des fins de transaction

P et C - Prêts et créances

APF - Autres passifs financiers

(b) Juste valeur

La juste valeur estimative des instruments financiers comptabilisés qui ne sont pas des instruments financiers détenus à des fins de transaction se rapproche de la valeur comptable de ces instruments en raison de leur nature à court terme.

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 du marché. Les estimations sont subjectives, car elles reposent sur des incertitudes et d'importants jugements posés. Les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers de la Société au 31 mars 2011 sont toutes classés au niveau 1, puisqu'elles ont été établies d'après les cours cotés sur les marchés actifs pour des actifs et des passifs identiques.

(c) Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société sont notamment des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore des swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des fluctuations du prix de la marchandise (mazout n° 2 et mazout lourd n° 6 à 1 %) ou de l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties 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 taux spécifié, 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 :

	2011				2010
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale de référence (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2011	2,05 - 2,35	1 722	- \$	100 \$
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2012	2,23 - 2,568	2 142	1 507 \$	10 \$
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2013	2,364 - 2,63	546	321 \$	- \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2011	74,00 - 78,90	40	- \$	46 \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2012	76,47 - 87,30	96	1 768 \$	- \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2013	82 - 91,35	30	345 \$	- \$
				3 941 \$	156 \$

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 %.

	2011				2010
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$/CAN/euro	Montant nominal de référence (euros)	Juste valeur \$	Juste valeur \$
Contrats de change à terme	2012	1,3740	12 403	17 \$	- \$
Contrats de change à terme	2013	1,3740	12 403	25 \$	- \$
Contrats de change à terme	2014	1,3740	7 235	25 \$	- \$
				67 \$	- \$

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

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

	2011				2010
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale de référence (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2011	2,231 - 2,375	1 302	- \$	(30) \$
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2012	2,273	252	(194) \$	- \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2011	74,95 - 82,40	47	- \$	(58) \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2012	100 - 104,02	16	(52) \$	(2) \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2013	101,52 - 102,1	8	(29) \$	- \$
				(275) \$	(90) \$

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 %.

	2011				2010
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$/CAN/euro	Quantité nominale de référence (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	-	-	-	- \$	(1 775) \$

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

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée en utilisant le montant du gain ou de la perte latent, qui est établi en fonction du prix du marché au 31 mars 2011. Le résultat ainsi obtenu représente généralement le montant estimatif que la Société recevrait

ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La banque à charte canadienne qui agit à titre de contrepartie des opérations fournit à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

17. Gestion des risques financiers

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 recueillir les fonds nécessaires pour honorer ses engagements liés aux instruments financiers.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition de la Société aux 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 états 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.

(a) Risque de crédit

La valeur comptable cumulée de l'encaisse, des créances et des liquidités soumises à restrictions représente l'exposition maximale au risque de crédit. Les créances de la Société sont composées de 5 442 \$ au titre des créances clients et de 3 593 \$ au titre d'autres créances, dont 2 116 \$ sont constitués de réclamations d'assurance recouvrables. Au total, les créances s'élevaient à 9 035 \$ au 31 mars 2011 (9 505 \$ en 2010). Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Toutefois, cinq clients représentent 49 % des créances clients (cinq clients représentaient 56 % des créances clients en 2010). Selon la Société, aucun risque de crédit important n'est lié aux créances.

Au 31 mars 2011, environ 11 % (9 % en 2010) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 60 jours, alors que, 89 % (91 % en 2010) des créances clients étaient des créances à court terme ou exigibles depuis moins de 60 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 433 \$ au 31 mars 2011 (436 \$ en 2010). Détail des créances clients de la société au 31 mars :

	2011		2010
À court terme	3 953	\$	3 237
Exigibles depuis 1 à 30 jours	1 290		2 014
Exigibles depuis 31 à 120 jours	152		159
Exigibles depuis 121 jours et plus	480		337
	5 875		5 747
Moins : Provision pour créances douteuses	(433)		(436)
Montant net des créances clients	5 442	\$	5 311

L'encaisse autre que les liquidités soumises à restrictions est déposée dans une banque à charte canadienne. Les liquidités soumises à restrictions sont conservées 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'accord d'affrètement. Comme le propriétaire du traversier est soumis à des instruments de garantie, il a été forcé de déposer l'argent à cette banque. L'agence Moody's a attribué à la banque allemande une cote de crédit intrinsèque de E+, une cote de crédit garanti à long terme de Aa1 et une cote de crédit garanti à court terme de P-1; l'agence Finch Ratings lui a attribué une cote de crédit intrinsèque de D/E, une cote de crédit garanti à long terme de AAA et une cote de crédit garanti à court terme de F1+ au 31 mars 2011.

Les instruments financiers dérivés de la Société sont détenus dans une banque à charte canadienne. La Société juge qu'elle est exposée à un risque de crédit minimal lié au non-respect des obligations, puisque la solvabilité de la partie contractante est considérée comme étant élevée.

La Société a conclu des contrats de location pluriannuels pour trois des quatre navires de sa flotte. Afin de gérer son exposition au risque de crédit et d'évaluer les cotes de solvabilité, la Société a examiné les contrats de location relatifs à l'exploitation et évalué la possibilité que les locateurs puissent manquer aux obligations stipulées dans les contrats.

(b) Risque de marché

(i) 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 régulariser les écarts budgétaires concernant le carburant, les budgets établis pour le carburant d'un exercice à l'autre et le supplément pour le carburant qui est imposé aux clients. 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.

(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 bancaire 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.

(iii) 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 1 034 euros dans le cadre de l'accord 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 au montant des paiements de location mensuels lorsque le taux peut être garanti plus ou moins au taux de change prévu.

(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 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 désastres naturels. 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 valeur comptable des créiteurs et charges à payer et des instruments financiers dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créiteurs et charges à payer s'élève à 29 211 \$ (18 830 \$ en 2010). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2011 s'élève à 17 301 \$ (8 275 \$ en 2010) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 11 910 \$ au 31 mars 2011 (10 555 \$ en 2010).

18. Coûts du renouvellement de la flotte

En mai 2010, la Société a signé des accords d'affrètement de cinq ans pour deux traversiers chargés du transport de passagers et de marchandises. La livraison des nouveaux navires loués et leur intégration à la flotte ont occasionné des coûts hors exploitation élevés. La Société a pris possession de l'un des navires en décembre 2010 et de l'autre en février 2011, à un chantier naval allemand. Le *Blue Puttees* a été mis en service en mars 2011, et le *Highlanders*, en avril 2011. Les coûts non liés à la main-d'œuvre sont ventilés de la façon suivante : 4 252 \$ au titre des Autres charges (dont 3 178 \$ en services professionnels et frais de déplacement), 2 166 \$ au titre des

Matières, fournitures et services, 1 654 \$ au titre du Carburant, 1 564 \$ au titre des Réparations et entretien et 365 \$ au titre de l'Assurance, loyer et services publics. Un montant supplémentaire de 4 231 \$ est compris dans l'état des résultats au titre des Salaires et avantages sociaux.

19. Opérations entre apparentés

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 410 \$ (1 167 \$ en 2010) avec d'autres sociétés d'État, des ministères et des organismes fédéraux. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme le décrivent les notes 2b) et 4. La Société a reçu de Transports Canada l'autorisation d'utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sises les installations portuaires. Aucun montant n'a été comptabilisé à cet égard, puisque la juste valeur du service reçu gratuitement ne peut être évaluée de façon fiable.

20. Commitments and Guarantees

- (a) Le montant total requis pour terminer les travaux en cours au 31 mars 2011 est de 1 370 \$ (5 471 \$ en 2010).
- (b) La Société loue certaines installations et du matériel, et elle a signé des accords d'affrètement de cinq ans pour des traversiers chargés du transport de passagers et de marchandises, notamment l'*Atlantic Vision*, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. Les loyers annuels minimaux s'établissent ainsi :

	AFFRÈTEMENT	AUTRE	TOTAL
2011/2012	43 895 \$	328 \$	44 223 \$
2012/2013	43 895	204	44 099
2013/2014	35 088	188	35 276
2014/2015	22 759	79	22 838
2015/2016	18 177	-	18 177
	163 814 \$	799 \$	164 613 \$

Les navires affrétés sont comptabilisés comme des contrats de location. Par conséquent, aucun passif n'est présenté au bilan à cet égard.

- (c) 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 2010) pour une période indéterminée.
- (d) 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 RBC Dexia Investor Services Trust, 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 \$ (29 148 \$ en 2010) et viennent à expiration le 31 décembre 2011. Elles visent à répondre aux exigences relatives à la capitalisation sur dix ans, qui sont établies dans le Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (pour un montant de 15 425 \$ (18 746 \$ en 2010) et dans le Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009) (pour un montant de 15 997 \$ (10 402 \$ en 2010).

21. Éventualités

- (a) Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Elle fait l'objet de réclamations estimées à 2 259 \$ (805 \$ en 2010). La direction a comptabilisé un montant estimatif de passif pour ces réclamations.
- (b) La Société s'autoassure contre les pertes possibles liées à ses docks.
- (c) 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 évalue actuellement les diverses options qui s'offrent à elle pour les régler. À l'heure actuelle, la direction n'a pas comptabilisé de passif étant donné le caractère incertain qui entoure les mesures à prendre et les coûts connexes.



