



Faits saillants de 2011-12

Passagers	365 786
Véhicules passagers	128 014
Véhicules commerciaux	103 253
Employés (période de pointe d'emploi)	1 389
Employés (équivalents temps plein)	1 122
Taux de ponctualité (excluant les retards causés par les conditions météorologiques)	84 %

LIAISONS PAR TRAVERSIER VERS L'ÎLE DE TERRE-NEUVE





2011-12

Rapport Annuel

Marine Atlantique

TABLE DES MATIÈRES

02	Faits saillants de 2011-12
04	Message du président du conseil
05	Message du président et chef de la direction
06	Qui est Marine Atlantique?
10	Rétrospective de l'année
22	Perspectives d'avenir
24	Responsabilité sociale organisationnelle
28	Aperçu financier
36	Collaboration entre le conseil et la direction
42	États financiers

SIÈGE SOCIAL

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

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



L'exercice 2011-12 de Marine Atlantique a été marqué par un renouvellement et une transformation considérables. La société a apporté des changements dans toute l'organisation et toutes les divisions ont largement contribué à la revitalisation. Nos clients, les intervenants et la collectivité ont été témoins de ces changements de façon tangible et positive en constatant la capacité accrue et la fiabilité améliorée.

Au début de 2011, notre société, ainsi que le premier ministre, le premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador, les membres des cabinets fédéral et provincial, les autres dignitaires, nos employés, les intervenants et la collectivité, ont fièrement accueilli dans la flotte deux navires modernes. Ces deux navires frères, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*, se sont ajoutés à l'*Atlantique Vision* et au *Leif Ericson* pour former une flotte moderne et efficace de navires de cote glace qui s'avèrent parfaitement adaptés à notre service.

Toutefois, cette année de transformation ne se résume pas au renouvellement de la flotte; la transformation s'est répandue dans tous les aspects de la société. Au cours de l'année écoulée, nous avons commencé le processus de renouvellement global, qui passe par la sécurité, l'intervention en cas d'urgence, l'acquisition de technologie de l'information jusqu'à l'infrastructure de l'entretien, décrits en grande partie tout au long dans ce Rapport annuel.

À ce jour, nous avons observé des améliorations considérables de notre service. Au cours de notre saison estivale de pointe,

les traversées de navire ont été à l'heure prévue 91 % du temps, incluant les retards causés par les conditions météorologiques, comparativement à 59 % du temps en 2010 et à 43 % en 2009.

L'investissement dans la société et notre engagement envers la revitalisation se poursuivront au cours des prochaines années. Un travail important est déjà en cours pour renouveler notre infrastructure à terre, y compris les terminaux, les quais, les parcs de stationnement, les propriétés et les pratiques commerciales en général.

Les changements que nous avons mis en œuvre avec succès et ceux auxquels nous travaillons actuellement contribuent tous à augmenter l'efficacité et l'efficience de la société. Tout cela se traduit par un service de traversier efficace et de haute qualité. En 2011-12, nous avons également observé un changement important au niveau de la direction de notre société. En décembre, après trois années à la direction de notre société, notre ancien président et chef de la direction Wayne Follett a pris sa retraite. Marine Atlantique a connu de grandes améliorations et franchi d'importantes

étapes sous la direction de Wayne et nous lui sommes reconnaissants de son dévouement envers la transformation de notre société.

Paul Griffin a été nommé au poste de président et chef de la direction intérimaire en décembre 2011, puis président et chef de la direction en mai 2012. Sa grande expérience en matière de direction et sa vaste connaissance de Marine Atlantique sont inestimables alors qu'il offre la direction et la stratégie qui nous permettent de poursuivre notre programme ambitieux.

Le conseil d'administration continuera à collaborer étroitement avec l'équipe de direction de Marine Atlantique afin de superviser la mise en œuvre du renouvellement au sein de la société et afin de continuer la recherche de l'excellence dans la prestation des services.

Bien à vous,

Rob Crosbie
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Au cours de l'exercice 2011-12, nous avons collectivement à Marine Atlantique accompli de nombreuses réussites et franchi un grand nombre d'étapes importantes dont nous pouvons être fiers. Mais, le fait marquant pour moi, a été de recevoir des commentaires positifs de nos clients au sujet de l'amélioration de la fiabilité et du confort de notre service.

Nos employés ont travaillé avec diligence tout au long de la dernière année afin d'assurer le succès de la mise en service d'une nouvelle flotte et d'entreprendre la transformation de notre service de traversier en un service de traversier moderne et efficace. Pour cela, je tiens à remercier très sincèrement tous nos employés.

Notre société a franchi une étape importante cette année avec la mise en service d'une flotte moderne. Nous avons mis en service les navires frères *Blue Puttees* et le *Highlanders*. Le navire *Leif Ericson* a subi une refonte complète, y compris la remise à neuf de ses principaux systèmes mécaniques. L'*Atlantique Vision* a également fait l'objet d'un entretien majeur planifié. L'équipe chargée de ce projet a dû accomplir beaucoup de travail avec une échéance fixe et a réalisé un travail phénoménal, à temps et conformément au budget. Pour l'accomplissement de ce travail, l'équipe du projet de l'*Atlantique Vision* s'est mérité le Prix du président de cette année.

Au cours de la première moitié de 2011-12, presque tous les efforts en matière de gestion

de Marine Atlantique ont été concentrés sur la réussite de l'intégration de la nouvelle flotte. La mise en service de nouveaux navires constitue un processus exigeant pour un exploitant de traversiers. Cela impliquait la formation des équipages aux nouvelles technologies et aux caractéristiques d'opération, la mise au point de nouveaux systèmes et programmes de sécurité propres à chaque navire, de procédures d'accostage et de chargement, ainsi qu'une période de transition pour les clients et les équipages pour l'adaptation aux particularités du nouveau service. La transition était imposante à la fois pour les clients et pour les équipages, étant donné les vingt-cinq années de service des deux navires ayant été retirés, le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*.

Malgré les défis, notre société a intégré la nouvelle flotte avec succès et nos clients ont déjà pu constater une amélioration significative de notre service. Les commentaires de nos clients ont été positifs : ils sont satisfaits de la fiabilité et du niveau de confort améliorés offerts par la nouvelle flotte. En outre, nous avons continué à observer une augmentation de l'achalandage commercial,

ce qui a entraîné l'établissement d'un nouveau record d'achalandage en 2011-12. En 2012-13, alors que nous poursuivons notre renouvellement et que nous commençons la mise à niveau de notre infrastructure à terre, tout en mettant en œuvre plusieurs autres projets dans toutes les divisions de Marine Atlantique, nous sommes convaincus que notre élan positif se poursuivra.


Nous sommes heureux de la transformation que subit Marine Atlantique et nous sommes enthousiastes à l'idée de ce que l'avenir nous réserve. Grâce à un dévouement et à une patience continus, Marine Atlantique deviendra un service de traversier plus moderne et plus efficace, qui répond aux besoins des clients, des intervenants et des employés.

Bien à vous,

Paul Griffin
PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

// ... nous sommes convaincus que notre **élan positif** se poursuivra.

Qui est Marine Atlantique?

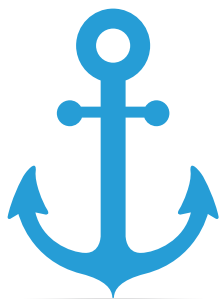


Marine Atlantique S.C.C. est une société de transport qui procure une liaison essentielle entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. La société est un élément fondamental de l'économie du Canada atlantique, particulièrement à Terre-Neuve-et-Labrador, car elle transporte des biens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

Notre mission



La mission de Marine Atlantique 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.



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 pertinentes 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.

Profil de notre société

Marine Atlantique, dont le siège social est à St. John's, T.-N.-L.,

gère des terminaux dans les ports terre-neuviens-et-labradoriens 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).

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

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. Marine Atlantique assume le mandat constitutionnel de « *maintenir, en fonction de la demande, entre North Sydney et Port aux Basques, un service de traversier de marchandises et de passagers* ». Ce service est un lien essentiel entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la partie continentale du Canada.

Marine Atlantique constitue un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle est en activité. 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 cinq syndicats couverts par six conventions collectives.

Nos activités

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 comme les autocaravanes, les autocars et les motocyclettes.

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 et viandes. 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 comptent sur Marine Atlantique pour fournir des produits de tous genres à l'île, des gaz médicaux destinés aux hôpitaux aux éléments d'importance vitale pour le forage en mer. Conformément à la croissance du produit intérieur brut (PIB) de la province, 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 plus de la moitié de l'ensemble de nos affaires.

Assurant le seul moyen de transport quotidien des véhicules vers l'île et en provenance de celle-ci, Marine Atlantique est aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers soutiennent la liaison entre Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada, plus particulièrement les provinces Maritimes. Les traversiers de Marine Atlantique transportent environ 15 % de tous les voyageurs vers Terre-Neuve-et-Labrador et de plus comptent sur le service traversier du golfe pour le transport d'à peu près 23 % 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. De la même façon, le service de traversier représente également un élément important de l'économie de l'ensemble du Canada atlantique. Les touristes non-résidents transportés par Marine Atlantique dépensent approximativement 73,8 millions de dollars en biens et services locaux.

*STATISTIQUES BASÉES SUR LES DONNÉES DE 2010 RECUEILLIES PAR LA DIVISION DE LA RECHERCHE SUR LE TOURISME DU MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CULTURE ET DES LOISIRS DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR.

Notre environnement d'exploitation

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

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. Le service de Marine Atlantique est sans l'ombre d'un doute fortement influencé par les conditions météorologiques et les capitaines et les équipages des navires de la société surveillent constamment celles-ci pour assurer la sécurité des traversées. Les



Nos normes de sécurité et nos règlements

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.

Grâce à la flotte moderne mise en service en 2011-12, Marine Atlantique est maintenant plus que jamais en mesure de reprendre rapidement ses activités normales après une perturbation du service en raison de retards dus aux conditions météorologiques.



Notre flotte de navires est entretenue conformément aux normes élevées

établies par des organisations telles que la Sécurité maritime de Transports Canada et la société de classification Det Norske Veritas, et se 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, y compris : *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* et le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs (RSTI). 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.



Rétrospective de l'année

Une année de renouvellement organisationnel



L'exercice 2011-12 a produit une importante amélioration du service de Marine Atlantique. Les efforts de revitalisation entrepris par la société ont conduit à une fiabilité améliorée, à un meilleur service et confort à bord, à une disponibilité accrue de traversées, à une satisfaction de la clientèle améliorée et à des résultats plus positifs.

Pendant la première moitié de l'année, nos équipes de gestion et d'administration, de même que la majorité des employés, se sont concentrés principalement sur le renouvellement et l'intégration de la flotte. Bien que l'intégration ait continué à être une priorité au cours de la seconde moitié de l'exercice, l'accent s'est déplacé sur de nombreuses autres initiatives de transformation qui continueront d'appuyer le renouvellement de la société dans l'avenir.

Le nouveau bureau de la transformation a été créé

en 2011-12 pour surveiller et orienter toutes les initiatives entreprises conformément au plan quinquennal de renouvellement de la société, y compris la création d'un plan directeur de réaménagement des terminaux qui est en cours.

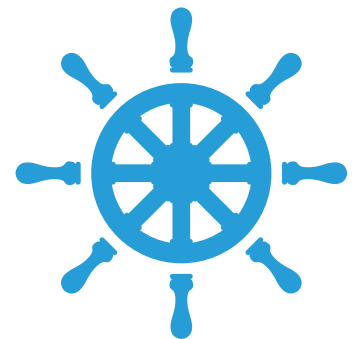
La mise en service de nouveaux navires, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*, a marqué une importante amélioration au point de vue de la capacité et du taux de ponctualité. Pendant l'été 2011, les navires ont appareillé à l'heure prévue 91 % du temps, comparativement à 59 % du temps en 2010 et à 43 % en 2009.

Alors que les navires modernes nous ont permis d'améliorer notre capacité et notre ponctualité, ils ont également représenté un changement important auquel les employés et les clients ont dû s'adapter. La période d'adaptation a duré tout au long de l'année 2011-12 et se poursuivra en 2012-13.

Marine Atlantique a inscrit un niveau record d'achalandage cette année, particulièrement soutenu par une augmentation du trafic commercial, qui se poursuit en 2012-13. Le trafic passagers a diminué de près de 5 % par rapport à 2010-11, une tendance que l'on a pu observer dans tout le Canada atlantique; la diminution du trafic passagers observé par Marine Atlantique était moins importante que celle de la plupart des autres sociétés et exploitants du secteur des transports et du tourisme dans la région.

Marine Atlantique a annoncé une nouvelle structure tarifaire en 2011-12 afin de compenser partiellement l'inflation des coûts associés à des éléments tels que les matériaux, les fournitures et la main-d'œuvre. La nouvelle structure tarifaire comprend une augmentation de 4 % des tarifs généraux et de nouveaux frais de sécurité de 3,50 \$ qui sont ajoutés au tarif des passagers de 12 ans et plus pour compenser les coûts croissants reliés à la sécurité. Une augmentation de 50 \$ des frais de gestion des remorques sans tracteur payés par les clients commerciaux est entrée en vigueur le 1er avril 2012. Avec toutes les transformations qui ont eu

lieu et les améliorations apportées à notre service, 2011-12 s'est avérée être une année record pour Marine Atlantique au point de vue du nombre de véhicules transportés sur ses navires. Au cours des prochaines années, nous continuerons à améliorer nos activités et à nous efforcer de devenir un service de traversier moderne et efficace.





La nouvelle flotte

En 2011-12, Marine Atlantique a accueilli une nouvelle flotte qui procure une meilleure fiabilité, une capacité accrue et plus de commodités ainsi qu'un plus grand confort à bord.

Marine Atlantique a intégré avec succès deux navires modernes, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*, à sa flotte en 2011-12. La conception et la technologie de ces navires sont modernes, et leurs systèmes mécaniques sont efficaces, particulièrement la configuration des moteurs. Les navires

offrent une capacité grandement accrue par rapport aux navires qu'ils remplacent. L'*Atlantique Vision* assure maintenant la liaison Argentinia-North Sydney. Le niveau de confort supérieur, les commodités à bord et l'espace des cabines sont bien adaptés à cette longue traversée.

Le navire *Leif Ericson* a subi une refonte majeure et la fiabilité de son service est maintenant accrue. De plus, il offre des améliorations supplémentaires aux clients comme des aires réservées à la clientèle renouvelée.

Ces quatre traversiers de cote glace constituent notre flotte moderne et, ensemble, offrent une capacité accrue de 25 %. Au cours de l'exercice, le taux de satisfaction des clients de Marine Atlantique s'est d'ailleurs élevé.



Notre priorité absolue : la sécurité

Marine Atlantique a continué de se concentrer sur la sécurité en 2011-12, en améliorant ses processus formels de gestion de la sécurité et des urgences.

Tout en instaurant des programmes et des politiques, la société a continué de bâtir et d'entretenir une culture de sûreté dans le milieu de travail.

La société a créé un comité de gestion de la sécurité (CGS) dont le but est de soutenir et de guider nos programmes de santé et sécurité. Co-présidé par le vice-président de l'exploitation et le vice-président de l'expérience client, le comité est formé de représentants de toutes les divisions de la société. Le CGS 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, aux exercices d'intervention en cas d'urgence et aux normes de formation.

Le Comité des politiques en matière de santé et de sécurité continue de développer et de faire le suivi du programme de sécurité et de santé au travail, en offrant des occasions de formation et de perfectionnement aux employés. Le comité 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.

Notre objectif sécurité

En 2011-12, Marine Atlantique a continué de développer ses programmes de sécurité, ses politiques et ses systèmes dans le but d'améliorer la sécurité et le bien-être des clients et des employés.

Les plans de sécurité des terminaux de North Sydney et de Port aux Basques

ont été mis à jour afin de se conformer au nouveau Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs (RSTI) du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM). Par la suite, nous avons réimmatriculé l'*Atlantique Vision* qui est passé de navire étranger à navire canadien, et nous avons reçu tous les certificats nécessaires du RSTI.

L'équipe de sécurité de Marine Atlantique a commencé à effectuer des vérifications de dépistage plus fréquentes chez les passagers qui entrent dans notre propriété en vue d'embarquer sur nos navires. Cette mesure de sécurité accrue vise à assurer la sécurité de tous les passagers ainsi qu'à détecter les personnes n'ayant pas de billet valide et à les empêcher d'accéder frauduleusement à la propriété de Marine Atlantique, ce

qui pourrait créer un manifeste des passagers inexact.

En se concentrant davantage sur la sécurité dans le milieu de travail en 2011-12, Marine Atlantique a fait avancer le projet de contrôle de l'accès. Un nouveau système de cartes magnétiques à la grandeur de l'entreprise permet de contrôler plus efficacement nos actifs et de réduire le nombre de clés distribuées et redistribuées dans toute l'organisation.

La société a également déployé un nouveau programme de gestion des urgences en 2011-12. Basé sur les meilleures pratiques de l'industrie, le programme présente un nouveau concept de gestion des urgences où le terminal gère un centre des opérations d'urgence virtuel sous la supervision et la direction d'un membre de l'équipe de direction de l'entreprise. Le nouveau programme comprend un plan de gestion des urgences d'ensemble ainsi qu'un plan particulier pour chaque terminal. La société a fourni un effort ciblé afin de bâtir un cadre général visant à répondre aux urgences selon une approche organisée, coordonnée et systématique. À la suite de cet effort, Marine Atlantique a procédé à la mise en œuvre d'un nouveau plan d'intervention d'urgence au début de 2012.



LE RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES TRAVERSERS INTÉRIEURS (RSTI) DU CANADA RÉGIT LA FLOTTE DE MARINE ATLANTIQUE AINSI QUE LES PORTS. 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 nos activités.



Le service à la clientèle

En 2011-12, le taux de satisfaction de la clientèle de Marine Atlantique a augmenté considérablement par rapport à l'exercice précédent. Tous les projets de transformation entrepris par Marine Atlantique au cours de l'année précédente, notamment le renouvellement de la flotte, le système automatisé de notification aux clients amélioré et la formation des employés, ont contribué à l'amélioration de la satisfaction de la clientèle.

FAITS SAILLANTS DU SERVICE À LA CLIENTÈLE DE L'ÉTÉ 2011-12 :

Amélioration considérable relativement au taux de ponctualité; de 59 % en 2010 à 91 % en 2011.

Facilité de prendre des réservations; réservations disponibles jusqu'à l'heure du départ de 99 % des traversées.

Les attentes de 92 % des passagers ont été satisfaites ou excédées.

93 % des clients sont susceptibles de nous recommander à leurs amis et leur famille.

Les temps d'attente des clients commerciaux ont été grandement réduits, soit de 63 %.

28 % plus de clients ont voyagé entre Argentia et North Sydney, et 87 % des passagers d'Argentia étaient très satisfaits par rapport à 52 % en 2010

Les cabines additionnelles ont fait l'objet d'une grande demande, 25 % plus de cabines ayant été vendues par rapport à 2010.

Le perfectionnement des employés

Marine Atlantique s'est engagée à s'assurer que les employés soient tenus informés et reçoivent une formation théorique sur les meilleures pratiques de l'industrie.

L'effort de formation visait la protection, la sécurité, le service à la clientèle, la réglementation, l'orientation des nouveaux employés et les systèmes informatiques. Un plan de formation formelle a été mis au point pour s'assurer que l'organisation est conforme aux règlements applicables au *Blue Puttees* et au *Highlanders*. L'intégration des nouveaux navires et le nouveau règlement des Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ont eu un effet sur les heures de formation et le budget de formation.

Outre la formation, Marine Atlantique a continué en 2011-12 à mettre l'accent sur la santé et le bien-être des employés, et nous avons d'ailleurs obtenu une reconnaissance nationale pour nos efforts dans ce domaine. Notre programme de mieux-être des employés a remporté un prix national lors de la remise des *Benefits Canada 2011 Workplace Health & Benefits Awards*. Ces prix visent à honorer les organisations et les personnes qui ont fait preuve de direction et d'innovation et qui ont fait une différence réelle pour leurs employés et l'industrie des avantages. Grâce à ses efforts considérables afin de perfectionner ses employés, soit par



la formation, soit par le programme de santé et mieux-être, Marine Atlantique s'est hissée parmi les finalistes de la remise des prix du Newfoundland and Labrador Employers Council Awards.

FAITS SAILLANTS DU PROGRAMME DE FORMATION

Systeme d'évacuation de navire

Gestion de la sécurité des passagers

Formation sur la gestion spécialisée de la sécurité des passagers

Formation sur le service à la clientèle

Maintenant offert à longueur d'année pour tous les employés qui ont besoin de cette formation

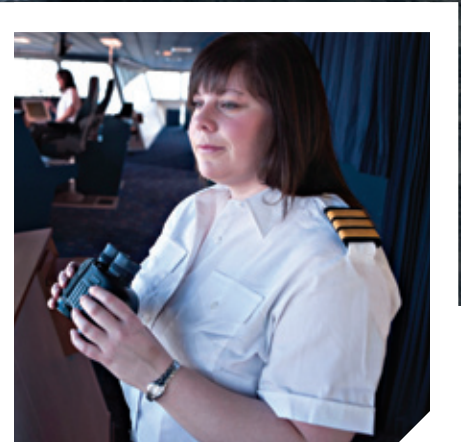
Sauvetage en espace clos

Offert à chaque mois pour les employés des navires et les employés à terre

Formation sur les personnes handicapées

Cours de pompier de recyclage déployé en 2012

Offert à tous les employés des navires ayant des responsabilités de pompier



Le développement de nos meneurs

L'un des objectifs soulignés dans la stratégie de revitalisation de Marine Atlantic est l'amélioration des compétences en direction de l'organisation.

En 2011-12, la division des ressources humaines a commencé ce processus par le biais de la mise en œuvre d'un programme durable de perfectionnement en leadership.

En juillet 2011, Marine Atlantic s'est associée à l'École de la fonction publique du

Canada pour mettre en œuvre un programme de perfectionnement en leadership. La première phase de ce programme, la mise en œuvre d'un outil de rétroaction en ligne intitulé « rétroaction tous azimuts », a été achevée en 2011-12. Cette phase du programme a permis à nos gestionnaires de recevoir une rétroaction sur le rendement et appuie, en outre, l'approche d'amélioration continue de la qualité de la direction. Un grand nombre de gestionnaires ont ensuite choisi de participer à l'encadrement individuel fourni par des moniteurs de l'École de la fonction publique du Canada pour

améliorer leurs compétences en matière de gestion et de direction.

Cette initiative visant les compétences en direction se poursuivra en 2012 alors que l'École de la fonction publique du Canada travaille avec chacun des gestionnaires participant à leur programme de perfectionnement individuel.

Les données obtenues grâce à l'outil de réaction tous azimuts servent maintenant à élaborer un programme de perfectionnement en leadership pour Marine Atlantic.

Le renouvellement de l'organisation

Marine Atlantique se transforme en un service de traversier moderne et efficace. En 2011-2012, toutes les divisions de la société ont fourni un effort concerté afin de renouveler nos services et nos programmes. De grands progrès ont été réalisés relativement à l'infrastructure, la technologie de l'information, les finances, l'expérience client, les communications et les ressources humaines. Le bureau de la transformation, qui supervise cet effort, a été créé en 2011-12 afin d'assurer la surveillance des nombreux projets importants associés au processus de renouvellement de la société.

INFRASTRUCTURE

En 2011-12, Marine Atlantique a mis particulièrement l'accent sur la fourniture des ressources supplémentaires nécessaires à la mise au point d'un plan directeur visant le réaménagement des terminaux et la modernisation de l'infrastructure à terre.

Le plan directeur pour les terminaux, qui est en cours d'élaboration pour les propriétés de North Sydney et de Port aux Basques, permettra de guider l'amélioration continue de la qualité de nos terminaux pour les 20 prochaines années.

Ce plan comprendra : les exigences relatives à l'ordonnement des véhicules, le réaménagement des installations destinées aux clients et des terminaux, les postes d'accostage et les installations portuaires, les capacités d'approvisionnement et de chargement et l'expansion de l'infrastructure. Certains des premiers projets à être mis en œuvre en vertu du plan directeur comprennent l'expansion de la zone d'entreposage des remorques sans tracteur au terminal de Port aux Basques et la construction d'un nouveau bâtiment de manutention au terminal de North Sydney.

Une priorité majeure en 2011-12 a été l'acquisition et la mise à niveau de nouvelles installations situées près de la propriété du terminal de North Sydney pour remplacer l'immeuble de l'administration de Marine Atlantique qui se trouve actuellement sur les lieux. Cet immeuble moderne ouvrira ses portes au cours de l'exercice 2012-13. Marine Atlantique déménagera et regroupera un certain nombre de départements aux bureaux de la société à North Sydney, ce qui offrira aux employés des locaux pour bureaux plus appropriés et plus faciles d'accès à un plus grand nombre de collègues par rapport aux locaux pour bureaux qui étaient offerts auparavant.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

Les améliorations apportées à la technologie de l'information (TI) tout au long de 2011-12 portaient surtout sur l'amélioration des interventions en cas d'urgence et sur la capacité de communication.

Au début de 2012, la division TI a défini un plan de reprise des activités qui a conduit à l'installation d'un système redondant afin de réagir aux situations d'urgence potentielles dans toute l'organisation. Ce nouveau système nous permettra d'améliorer le processus de reprise de notre système et de minimiser la fréquence ou la durée des arrêts du système.

Dans le cadre d'un investissement dans la technologie et l'information échelonné sur plusieurs années qui nous permettra de devenir une organisation mieux intégrée, à vocation plus commerciale, l'une des priorités en 2011-12 a été la mise à niveau du système informatisé de gestion de l'entretien des navires et la création d'un lien pour l'intégration au système de planification des ressources organisationnelles de la société. Tous les navires de Marine Atlantique sont maintenant équipés de systèmes équivalents.

Marine Atlantique a fait des investissements supplémentaires dans son service de vidéoconférence. Le nouvel équipement, qui a été installé et testé à la grandeur de la société, offre une capacité de conférence additionnelle et améliorée tout en étant plus efficient, car il offre à l'organisation une

réduction des coûts découlant d'une diminution du recours à des fournisseurs tiers ainsi que d'une diminution des coûts de déplacement dans l'ensemble de l'organisation.

Le nouveau système électronique de gestion des données a été déployé au début de 2012 en réponse à la nécessité de normaliser les systèmes de gestion de l'information conformément à la *Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada*. Il était accompagné de la nouvelle politique de gestion de l'information, qui souligne la procédure appropriée de gestion des dossiers commerciaux individuels dans l'ensemble de la société

Également en 2011-12, Marine Atlantique a lancé un projet d'informatique décisionnelle. Le projet permettra d'accéder plus facilement aux données créées, recueillies et saisies par le biais de divers systèmes de gestion. Ces renseignements seront utiles dans la prise de décision stratégique. La société 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. Ce système nous permet de produire plus efficacement des listes de membres d'équipage qui fusionnent les compétences recherchées pour les postes sur le navire et celles des membres d'équipage individuels.

FINANCES

En 2011-12, Marine Atlantique a restructuré sa division des finances afin de répondre aux demandes opérationnelles et d'atteindre les objectifs clés de manière plus efficace et plus efficiente. La nouvelle structure fournira un soutien essentiel à certains domaines de cette division très grandement sollicitée au cours des dernières années en raison de la croissance de la société.

La société est passée aux Normes canadiennes de comptabilité pour le secteur public (CSP) en 2011-12. Depuis le premier trimestre de l'exercice, nous avons présenté nos résultats financiers au public sur une base trimestrielle.

La société a également émis en 2011-12 une nouvelle politique sur l'approvisionnement des biens et services dans le but d'améliorer la gouvernance dans ce domaine et le service à la clientèle en réduisant le temps de réponse aux demandes d'approvisionnement de biens et services.

EXPÉRIENCE CLIENT

En 2011-12, Marine Atlantique a fait une priorité de l'expérience client, ce qui a entraîné des résultats extrêmement positifs dans le domaine de la satisfaction du client.

Nous avons mis en service deux navires modernes, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*, augmentant ainsi la capacité de notre flotte de 25 %. Ces navires modernes et

efficaces ont permis aux clients de profiter d'une fiabilité accrue et de meilleurs services comme des cabines supplémentaires et un plus grand choix de repas.

Nous avons commandé la modernisation du terminal et des installations d'accostage d'Argentia, ce qui a préparé l'intégration fructueuse de l'*Atlantique Vision* au trajet Argentia-North Sydney. Avec son atmosphère de navire de croisière, un plus grand nombre de cabines et des commodités améliorées, l'*Atlantique Vision* s'avère très bien adapté à ce trajet plus long.

Le *Leif Ericson* a subi une refonte majeure en vue d'assurer sa fiabilité continue et d'en améliorer le confort. Par la suite, Marine Atlantique a positionné le navire à titre de service dédié aux clients commerciaux.

La nouvelle flotte étant en place, les clients ont été impressionnés non seulement par la ponctualité et la disponibilité des traversées, mais également par la qualité de la nourriture, le confort et la disponibilité des sièges, ainsi que par le confort des cabines.

À North Sydney, nous avons érigé un deuxième quai de chargement à deux étages. Cela, associé aux améliorations apportées à la cour du terminal de North Sydney, a permis de rendre la circulation plus fluide.

À chacun de nos terminaux, nous avons établi une station radio qui permet aux clients d'obtenir des renseignements sur leur

traversée pendant qu'ils attendent dans leur véhicule. Nous avons également renforcé le système de communication avec les clients de façon à fournir des mises à jour sur les réservations des traversées. Nous avons aussi amélioré le site Web de Marine Atlantique afin d'offrir l'information plus rapidement aux clients.

Les employés de Marine Atlantique, à bord des navires et à terre, ont été mis au défi d'accroître la priorité accordée à l'excellence du service à la clientèle en 2011-12; nous leur avons d'ailleurs offert de la formation supplémentaire pour les aider à réaliser cet objectif. Nos clients ont rapporté que les employés ont relevé le défi, s'améliorant même dans les domaines où leurs résultats étaient très bons l'an dernier.

Cette année, nous lancerons un nouveau site Web d'entreprise et nous déploierons les nouvelles procédures et normes de service à la clientèle.

COMMUNICATIONS

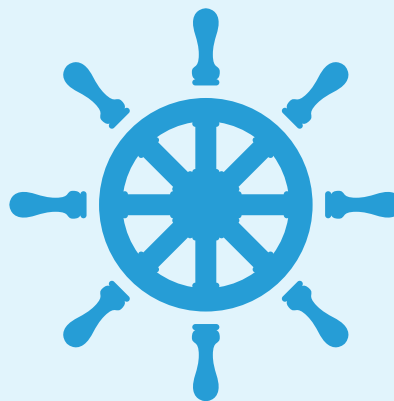
Reconnaissant qu'une bonne communication appuie le processus de changement de culture nécessaire pour maintenir une culture d'entreprise forte à Marine Atlantique, la société a continué en 2011-12 à s'efforcer de garder les employés informés des projets de la société et de les faire participer au processus de renouvellement.

LE TARIF DE RECONNAISSANCE DES FORCES CANADIENNES

Cette année, Marine Atlantique a annoncé l'expansion de son tarif de reconnaissance des Forces canadiennes.

Le programme offre maintenant son tarif à longueur d'année longue à tous les membres du personnel des Forces canadiennes, aux anciens combattants ainsi qu'à un maximum de trois accompagnateurs par réservation. Les restrictions touchant le nombre de places disponibles sur chaque traversée ont également été supprimées, offrant une disponibilité accrue aux clients admissibles. La société considère l'expansion de ce programme comme une autre façon de renforcer une initiative déjà positive.

Le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes a été instauré en 2009 en témoignage de reconnaissance à notre personnel militaire canadien qui, jour après jour, représente fièrement notre pays. Au cours des trois dernières années, plus de 37 000 personnes se sont prévaluées du programme. Les clients admissibles bénéficient d'un tarif passager gratuit dans la liaison par traversier entre Port aux Basques et North Sydney, ou d'une réduction de 50 % du tarif passager lorsqu'ils utilisaient le service de traversier entre Argientia et North Sydney. Un maximum de trois compagnons voyageant dans le même véhicule et en vertu de la même réservation peuvent également profiter du rabais.



Des réunions régulières à divers niveaux de l'entreprise assurent que l'information est communiquée efficacement. Des réunions semestrielles 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. Les gestionnaires sont encouragés à rencontrer les employés régulièrement afin de communiquer l'information.

Le bulletin interne mensuel, Strait Talk, fournit aux employés de l'information et des mises à jour sur tous les secteurs importants de la société, ainsi que sur les faits saillants des initiatives et des projets. Des avis réguliers aux employés – Annonces de balise et de signal - complètent le bulletin. Ces outils de communication interne ont été rafraîchis cette année et le bulletin de sécurité a été créé afin de fournir rapidement des informations importantes concernant la sécurité. Le site intranet des employés, qui a été renouvelé et relancé en 2011-12, est un outil de communication interactif utilisé pour offrir aux employés une source d'information à jour et facile d'accès.

RESSOURCES HUMAINES

La division des ressources humaines de Marine Atlantique avait une suite complète de programmes et objectifs en 2011-12 qui comprenaient la gestion du talent, le recrutement, la rétention, la formation et le perfectionnement, le développement du

leadership, la gestion du rendement, les relations industrielles et la gestion du changement.

Avec cinq syndicats et six conventions collectives en place, l'équipe de gestion a consacré un temps considérable à la négociation collective en 2011-12; nous avons négocié avec succès des ententes avec nos deux plus importantes unités de négociation, l'entente avec les officiers agréés a été réglée par arbitrage des différends à la fin mars 2012 et les négociations se poursuivent en 2012-13 pour les deux ententes en suspens.

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.

Programme de mieux-être des employés

Marine Atlantique est très fière de son programme de mieux-être des employés et a déployé beaucoup d'efforts afin de le renforcer. La société a lancé un défi mieux-être actif qui incite les employés à participer à des activités saines. Les employés peuvent participer en équipes ou individuellement et ils peuvent remporter des prix en fonction de leurs réalisations. Chaque année, un comité d'employés apporte les changements nécessaires au programme afin de s'assurer qu'il répond bien aux besoins des employés qui y participent. La société s'attarde à augmenter les taux de participation et à mettre en place des approches proactives reliées aux programmes de santé et de mieux-être de ses employés.

Les efforts que la société a mis dans ses initiatives ont récemment été reconnus à l'échelle nationale; en effet, notre programme de mieux-être a remporté le prix national du Benefits Canada, 2011 Workplace Health and Benefits Awards. Ces prix visent à honorer les organisations et les personnes qui ont fait preuve de direction et d'innovation et qui ont fait une différence réelle pour leurs employés et l'industrie des avantages.

Ce prix fut une grande réalisation pour Marine Atlantique. En obtenant ce prix, Marine Atlantique a non seulement eu l'honneur d'être reconnue par Benefits Canada, la publication sur les régimes de retraite et d'avantages sociaux la plus influente au pays pour les décideurs en milieu de travail; mais elle a assurément montré que son programme de mieux-être figure parmi les meilleurs au Canada.

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 des employés liées au travail et celles non liées au travail.

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

Dans l'ensemble de la société, des employés ont reçu des prix en vertu de ce programme. Les prix reconnaissent l'engagement au travail des employés et le service à la clientèle exceptionnel.

Régime de retraite et avantages sociaux

En 2011-12, la division des ressources humaines a accompli les réalisations suivantes : la mise sous contrat d'Aon Hewitt à titre de nouveau consultant en investissement, au terme d'un processus d'appel d'offres; la sélection de Wellington à titre de nouveau gestionnaire de fonds; TD Asset Management supervisera l'exigence entre-temps); le renouvellement du contrat de Mercer pour fournir des services actuariels et administratifs, au terme d'un processus d'appel d'offres; et, le début d'une évaluation formelle de la limitation du risque de la caisse de retraite en examinant la composition de l'actif et du passif.



Rhona Green, vice-présidente des ressources humaines, accepte notre prix des mains de Cande Dandele, de Ceridian Canada, au nom du Comité du mieux-être, qui a remporté le prix national du Benefits Canada, 2011 Workplace Health and Benefits Awards.



Perspectives d'avenir

En mettant toujours la priorité sur un environnement de travail sécuritaire, Marine Atlantique entame maintenant la troisième phase de sa transformation qui est axée sur une combinaison d'importants investissements dans nos infrastructures à terre et de la revitalisation de notre processus opérationnel et du renouvellement de la culture. Renforcer la capacité organisationnelle, renouveler les actifs de la société et améliorer l'expérience client continueront à être des priorités. Toutefois, la troisième phase comprendra également un effort concerté afin de continuer à prioriser la sûreté et à améliorer l'efficacité et l'efficience dans l'ensemble de la société, plus particulièrement dans des domaines comme l'entretien et l'approvisionnement. En 2012-13, la société commencera la mise en œuvre des initiatives de renouvellement stratégique de 2010, qui devraient permettre de réaliser des économies de 5,4 millions de dollars avant 2013-14.

Ces projets à la grandeur de l'entreprise cibleront l'amélioration des processus opérationnels, ce qui nous permettra d'améliorer l'efficacité dans l'ensemble de l'organisation.

Des efforts sont actuellement déployés

pour faciliter la communication de l'information sectorielle en 2012-13 et permettre à la société de présenter des rapports sur les objectifs de la politique liés au recouvrement des coûts dans différents aspects de son exploitation.

La sécurité des personnes, des clients et des actifs figure fait partie intégrante du cadre global de gestion des risques de Marine Atlantique. Dans le cadre du renouvellement de nos actifs, le système de gestion de la sécurité (SGS) de Marine Atlantique a subi une transformation et servira dorénavant d'assise afin d'implanter une culture de sécurité améliorée. Le nouveau SGS est un système sans papier qui intègre des procédures améliorées ainsi que des pratiques de travail basées sur les meilleures pratiques de l'industrie.

En 2011-12, la société a implanté un système électronique amélioré de rapport d'incident. Ce système, conjointement avec le SGS, permettra en 2012-13 et ultérieurement, de distribuer et de gérer plus efficacement et plus rapidement les renseignements liés à la santé et la sécurité. La division des finances et de

l'approvisionnement continuera la transition de ses fonctions axées sur les transactions vers des fonctions ayant une nature plus stratégique. En 2012-13, ce changement sera appuyé par la dotation de postes-clés permettant de répondre aux nouvelles demandes internes et d'améliorer la livraison de service dans l'ensemble de l'organisation.

La division de l'expérience client continuera de se concentrer 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 (IRC). Ces efforts visent à maintenir le progrès réalisé en 2011-12 et à implanter des mécanismes, des mesures et des moyens d'appuyer l'innovation continue et l'amélioration du service.

Nous poursuivrons le plan de recherche sur la clientèle pendant l'année qui vient. En se basant sur les données recueillies au cours des deux dernières années, Marine Atlantique a élaboré de premiers IRC relativement à la satisfaction, y compris des mesures plus générales telles que la satisfaction globale et la satisfaction par rapport aux terminaux et aux navires, ainsi que des critères plus distincts pour la qualité de la nourriture et la perception de notre réponse aux préoccupations de la clientèle. Ces mesures seront associées aux mesures de rendement internes et nous procureront une rétroaction fiable concernant l'efficacité des décisions prises et des actions entreprises. De plus, la division de l'expérience client s'attend à lancer un programme de recherche sur la clientèle commerciale au début de

2012-13. Une fiche de rendement permettra de mesurer de façon continue l'expérience du client commercial, à partir de la cabine de la remorque de tracteur jusqu'à la gestion de la société de camionnage, ce qui aidera à Marine Atlantique à mieux comprendre les besoins de l'industrie et à mieux y répondre.

Cette année, Marine Atlantique a commencé à travailler sur un nouveau guide amélioré des pratiques du service à la clientèle. Une fois terminé, le manuel fournira des instructions permettant d'offrir une expérience client plus uniforme.

Des investissements additionnels dans la technologie de l'information, la gouvernance et les processus opérationnels sont essentiels en vue d'atteindre l'efficacité opérationnelle 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. Au cours des prochaines années, l'équipe de TI ciblera la recherche et la mise à profit des nouvelles technologies. L'entretien continu, la mise à niveau ou le remplacement des applications et infrastructures vieillissantes continueront à être des priorités.

EXAMEN SPÉCIAL DU BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

En 2011-2012, Marine Atlantique a continué à progresser dans la correction des lacunes déterminées lors de l'examen spécial de 2009 effectué par le Bureau du vérificateur général.

Responsabilité sociale organisationnelle



GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Marine Atlantique s'efforce 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

Marine Atlantique accorde infiniment d'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 de maintenir des normes éthiques élevées tout en menant ses activités de manière responsable sur le plan financier. Notre équipe de direction suit les 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. 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

La position de Marine Atlantique est que le voyage devrait être accessible à tous et notre philosophie est que la barrière la plus importante pour les passagers handicapés, n'est pas l'accès, mais l'attitude. À cette fin, les employés de la société participent à une formation volontaire visant à améliorer la sensibilisation et à s'assurer que les passagers handicapés sont traités avec respect, professionnalisme et courtoisie. Conformément à l'engagement ferme de Marine Atlantique d'offrir un moyen de transport accessible, les navires de la flotte offrent un niveau d'accessibilité très élevé. Ils sont équipés de cabines adaptées, de signalisation tactile, de notification sonore des niveaux de ponts dans les ascenseurs et d'alarmes visuelles.

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*.

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. Marine Atlantique offre également chaque année quatre bourses à des étudiants inscrits soit dans le programme de sciences nautiques, soit dans le programme de mécanique navale au Memorial University's Marine Institute. Non seulement Marine Atlantique est 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.

REDONNER À LA COLLECTIVITÉ

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 de manière proactive le développement communautaire en investissant dans les régions où elle mène ses activités et en offrant son soutien à ces collectivités.

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 œuvrant dans la région Atlantique.

SERVICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES

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

ENCOURAGEMENT DU 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 2011-12, 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. Cette année, le comité est allé plus loin avec la mise en place d'un défi de navire, modelé sur le défi du mieux-être, mais mieux adapté au style de vie et à l'horaire de travail des employés de nos navires.





Aperçu financier



À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par le biais de Transport Canada. En 2011-12, les dépenses de la société ont été de 288,5 millions de dollars; des revenus de 100,5 millions de dollars ont été générés par le biais des tarifs clients et autres revenus connexes; et 178,8 millions de dollars provenaient d'une subvention. Le montant de 92 millions de dollars restant est constitué des produits de la vente d'immobilisations et du fonds de roulement. Le recouvrement des coûts de la société était de 63,3 pour cent, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.



	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08
Passagers	365 786	382 522	398 667	385 046	416 823
Véhicules passagers	128 014	131 597	139 011	131 013	141 718
Véhicules commerciaux	103 253	100 620	96 694	92 612	90 039
EA*	565 301	558 361	546 637	519 938	523 286
Nombre de traversées dans un sens	1 908	2 095	1 972	2 143	2 184
Employés (période de pointe d'emploi)	1 389	1 364	1 303	1 256	1 223
Employés (équivalents temps plein)**	1 122	1 113	1 077	1 058	954

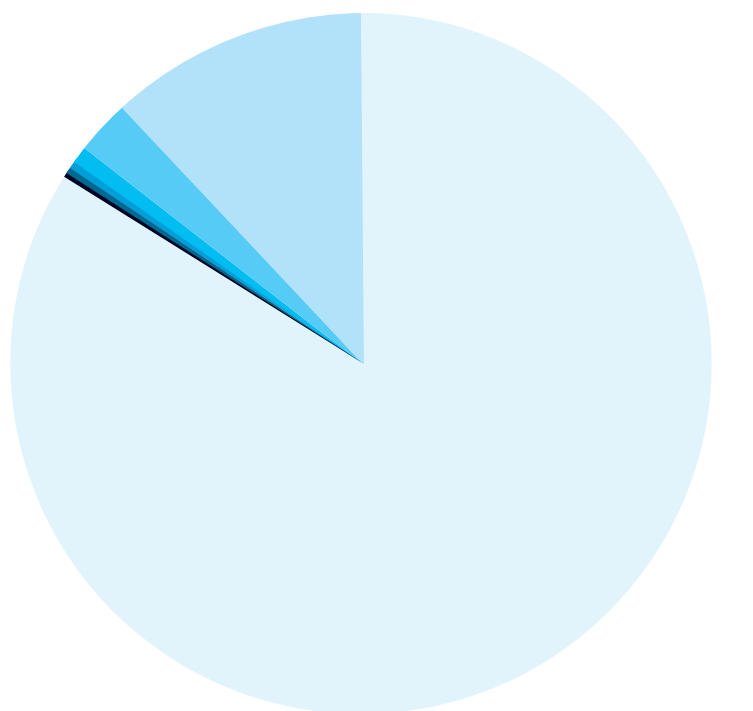
*EA OU ÉQUIVALENT AUTO EST LA LONGUEUR D'UNE AUTOMOBILE MOYENNE. **ON A CALCULÉ LES ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN (ETT) D'EMPLOYÉS EN DIVISANT LES HEURES DE TRAVAIL RÉELLES TRAVAILLÉES PAR LES HEURES NORMALES AU COURS D'UNE ANNÉE DE TRAVAIL (2 080).

Exercice terminé le 31 mars (EN MILLIERS)

	2011-12	2010-11 (Redressé)*	2010-11	2009-10	2008-09	2007-08
EXPLOITATION :						
Produits du transport	\$ 87 772	\$ 83 920	\$ 83 920	\$ 80 270	\$ 71 514	\$ 71 422
Supplément pour carburant	12 464	11 662	11 662	3 570	10 100	1 130
Revenus d'affrètement	-	-	-	-	-	55
Autres revenus	204	181	181	71	481	578
	100 440	95 763	95 763	83 911	82 095	73 185
Charges d'exploitation	215 395	202 078	202 198	181 084	162 122	125 154
Avantages sociaux futurs des employés	16 022	8 278	13 222	2 593	11 186	18 193
Perte (gain) latente	-	(5 442)	(5 442)	1 708	-	-
Amortissement	20 165	12 476	12 476	18 241	17 038	16 061
	251 582	217 347	222 454	203 626	190 346	159 408
Perte avant financement de l'État	151 142	121 584	126 691	119 715	108 251	86 223
Financement public						
Exploitation	135 060	124 370	124 370	106 596	105 401	60 536
Immobilisations	36 698	77 839	-	-	-	-
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires	2 371	3 118	3 118	-	-	-
Amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée	-	-	20 800	22 346	17 276	16 061
Revenu net (perte)	\$ 22 987	\$ 83 743	\$ 21 597	\$ 9 227	\$ 14 426	\$ (9 626)
ATOUTS :						
Actif total	\$ 316 492	\$ 291 372	\$ 320 279	\$ 234 019	\$ 226 659	\$ 201 269
Achat de navires, d'installations et d'équipement	\$ 36 698	\$ 77 839	\$ 77 403	\$ 14 645	\$ 19 946	\$ 7 383
Achat d'immobilisations incorporelles	-	-	\$ 14 267	\$ 223	\$ 580	-

*CONSULTER LA NOTE (3) DES ÉTATS FINANCIERS AU SUJET DE LA RÉCONCILIATION DES ENTRÉES DE CONVERSION PCGR À NPSP DU CANADA POUR L'EXERCICE 2010-11

Revenus et gains 2011-12 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

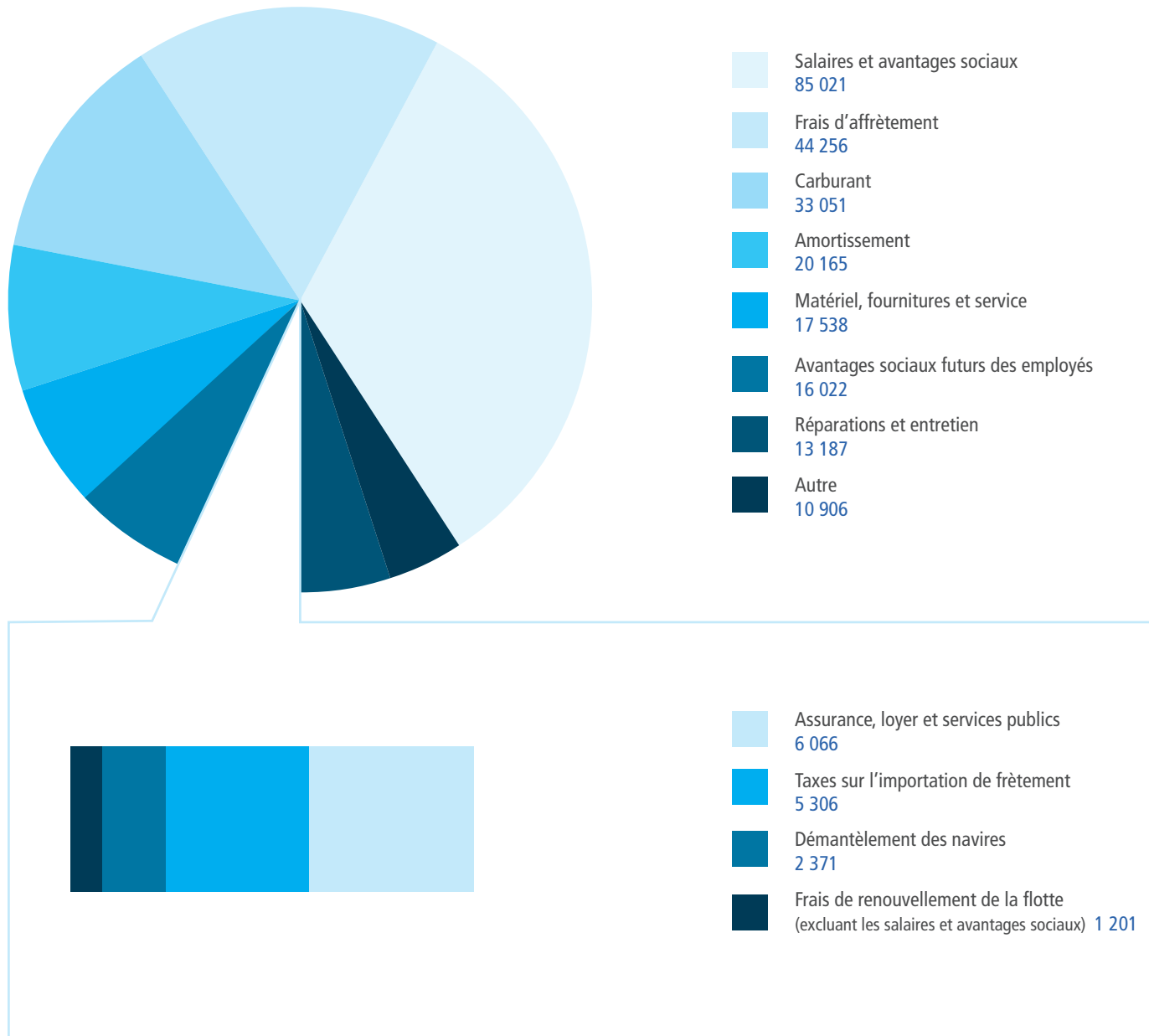


Produits du transport	87 772
Revenus du supplément carburant	12 464
Gain réalisée sur instruments financiers dérivés	2 703
Gain sur perte sur l'aliénation d'actifs détenus en vue de la vente	736
Autres revenus	204
Gain sur change	48
Gain	21

TOTAL

103 948

Dépenses 2011-12 (EN MILLIERS DE DOLLARS)





REVENUS

Le revenu total de l'exercice était de 2,7 millions de dollars supérieur aux prévisions budgétaires et de 4,7 millions de dollars supérieur à l'exercice 2010-11. Cette hausse est attribuable à une deuxième année record relativement au volume de clients commerciaux transportés et à une augmentation de la quantité de cabines disponibles aux clients utilisant le service de traversier, notamment sur le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. S'est révélée le principal facteur de l'augmentation des revenus. De plus, l'intégration de l'*Atlantique Vision* au trajet Argentinia-North Sydney a apporté des revenus dépassant les attentes budgétaires pour l'achalande prévue de cette liaison. Une augmentation de la surcharge pour le carburant a été mise en vigueur en juillet 2011 et les augmentations des tarifs prévus ont été appliquées en février 2012. L'achalandage de passagers et de véhicules passagers s'est avéré en-deçà des prévisions budgétaires et a suivi la tendance de l'achalandage de véhicules connue dans tout le pays lors de l'été 2011.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

En 2011-12, la société a poursuivi sa revitalisation prévue et sa stratégie de transformation. Des ressources supplémentaires ont été requises pour la supervision des projets et l'amélioration des services, entraînant ainsi une augmentation des salaires et des avantages sociaux par rapport au dernier exercice. Les coûts totaux sont demeurés sous les prévisions budgétaires en raison de certains retards de recrutement et d'initiatives.

CARBURANT

La dépense de carburant a été de 0,5 million de dollars supérieure à celui de l'exercice dernier. Les prix du carburant pour la société ont augmenté de 23 pour cent en 2011-12. Toutefois, l'intégration du *Blue Puttees* et du *Highlanders* apportant une plus grande capacité et une efficacité nettement rehaussée du point de vue du carburant combiné au fait que la flotte a assuré 187 traversées de moins ont apporté une diminution de la consommation de carburant de 8,5 millions de litres.

FRAIS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont augmenté de 18,4 millions de dollars en 2011-12. Les plus récents ajouts à la flotte de la société, le *Blue Puttees* et le *Highlanders* ont débuté leur service au cours du troisième et du quatrième trimestre respectivement. 2011-12 représente le premier exercice complet pour lequel la société a payé des frais d'affrètement pour ces trois navires.

TAXES SUR L'IMPORTATION DE FRÈTEMENT

Les taxes non remboursables sur l'importation payées dans le cadre de la réimmatriculation du *Blue Puttees*, de le *Highlanders* et de l'*Atlantique Vision* ont été reconnues comme étant des actifs non financiers et amorties pendant la durée des accords d'affrètement. En revanche, le budget a été basé sur les évaluations du calendrier de paiements des taxes réels et présumés être dépensés en entier lorsque payées.

RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

Les coûts de réparations et d'entretien en 2011-12 ont été de 0,8 million de dollars supérieurs à l'exercice précédent; les coûts totaux ont été de 3,3 millions de dollars en-deçà des prévisions budgétaires. L'ajout des deux nouveaux navires modernes à la flotte allié à un important investissement de capitaux pour la remise en état d'éléments mécaniques essentiels tels que les moteurs des deux autres navires de la flotte ont entraîné des coûts d'entretien inférieurs aux prévisions budgétaires. Avec le démantèlement du *Caribou* et du *Joseph and Clara and Smallwood* effectué au cours de 2010-11, aucune dépense importante n'a été encourue pour ces navires; ce qui a entraîné des dépenses de réparations et d'entretien inférieures pour cet exercice.

MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été supérieurs de 4,2 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent, bien qu'ils étaient inférieurs aux prévisions budgétaires. Dans le financement approuvé par la société, un montant était prévu pour faciliter la transition de la société vers un service de traversier moderne et efficace qui procure un service de niveau élevé aux clients. Plusieurs initiatives d'entreprise ont été mises en œuvre en 2011-12 dans le cadre de ce programme.

ASSURANCE, LOYER ET SERVICES PUBLICS

L'assurance, les loyers et les services publics ont augmenté de 0,7 million de dollars en 2011-12. Des besoins d'espaces locatifs additionnels alliés à une augmentation des tarifs de services publics constituent les principaux facteurs ayant entraîné la hausse de ces coûts.

RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

Marine Atlantique a pris possession du *Blue Puttees* en décembre 2010 et le navire a débuté son service en mars 2011. La société a pris possession du second navire, le *Highlanders*, en février 2011 et le navire a débuté son service en avril 2011. Les coûts du renouvellement de la flotte pour 2011-12 au montant de 1,2 million de dollars représentent les coûts finaux de l'intégration du *Highlanders* en service. Le montant contraste aux 10 millions de dollars encourus en 2010-11 associés à la diligence raisonnable, la livraison et l'intégration des nouveaux navires dans la flotte. Un montant de 1,2 millions de dollars additionnel reconnu comme représentant les salaires et les avantages sociaux est connexe à cette activité de cet exercice comparativement à 4,2 millions de dollars de l'exercice précédent.

AUTRES CHARGES

Les autres dépenses ont augmenté de 2 millions de dollars en 2011-12 par rapport à l'exercice précédent et étaient de 5,9 millions de dollars supérieurs aux prévisions

budgétaires desquels 3 millions de dollars étaient reliés à une évaluation des déclarations de TVH des exercices précédents. L'évaluation fait actuellement l'objet d'un appel.

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 et de l'assurance-vie des retraités, et des charges de retraite ont augmenté de 7,7 millions de dollars. De cette somme, 7,2 millions de dollars étaient attribuables au régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

DÉMANTÈLEMENT DE NAVIRES

Le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été retirés du service vers la fin de 2010-11 et gardés dans un état favorisant leur vente. Ces navires ont été vendus en juillet 2011, avec tous ces coûts comptabilisés entièrement recouvrables des produits de la vente des navires avec les fonds restants retournés au gouvernement du Canada.

PERTE (GAIN) DE CHANGE

Marine Atlantique a connu un gain en devises étrangères de l'ordre de 48 milliers de dollars en 2011-12 comparativement à une perte de 66 milliers de dollars en 2010-11. Ces gains et pertes découlent de notre exigence de payer certains de nos fournisseurs en devises étrangères.



PERTE (GAIN) RÉALISÉE SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Marine Atlantique a réalisé un gain réel de 2,7 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 une perte de 2,8 millions de dollars lors de l'exercice précédent.

GAIN (PERTE) SUR L'ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Des gains minimaux ont été constatés en 2011-12 et en 2010-11 sur la vente d'immobilisations excédentaires.

PERTE SUR LA RÉDUCTION DE VALEUR DES ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

En 2010-11, le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été démantelés et conservés pour la vente. Cela a coïncidé avec l'entrée en service des navires nouvellement

affrétés, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. Ces actifs figuraient 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 opérations.

GAIN SUR L'ALIÉNATION D'ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été vendus lors de l'exercice 2011-12.

Les produits nets de la société provenant de la vente des navires ont été de 7,9 millions de dollars, alors que la valeur comptable était de 7,2 millions de dollars. Par conséquent, le montant résiduel a été inscrit en tant que gain.

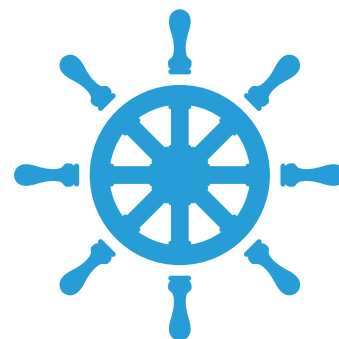
FINANCEMENT PUBLIC

Le financement public a été de 30,4 millions de dollars inférieurs en 2011-12 par rapport à celui de l'exercice 2010-11. Les revenus du gouvernement reliés au capital ont été de 41,1 millions de dollars inférieurs en 2011-12 par rapport à l'exercice 2010-11. Cela est directement relié à plus de 36,2 millions de dollars en coûts en capital reliés aux modifications majeures apportées au *Blue Puttees* et à le *Highlanders*. Les revenus du gouvernement reçus relativement aux opérations ont été de 10,7 millions de dollars supérieurs en 2010-11. Globalement, les dépenses de 2011-12 ont été supérieures principalement en raison des frais

d'affrètement additionnels et des projets en cours visant à transformer la société en une organisation moderne et efficace. Cela a été limité par la croissance des revenus et des gains positifs des instruments dérivés comparativement à 2010-11. Le recouvrement de 2,4 millions de dollars sur les revenus des coûts de démantèlement de navires reconnus cette année représente les coûts encourus au cours de l'année pour garder le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* en état de vente.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2011-12, Marine Atlantique a dépensé 36,7 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif. En 2010-11, l'accent a été mis sur le renouvellement de la flotte, et cela s'est poursuivi en 2011-12 avec 12,6 millions de dollars dépensés sur des projets reliés à la flotte, le renouvellement des infrastructures à terre a également augmenté de 24,1 millions de dollars dépensés pour le remplacement et la modernisation des installations et du matériel à terre.



Collaboration entre le conseil et la direction

Le conseil d'administration de Marine Atlantique guide l'équipe de gestion relativement aux politiques et aux questions reliées à l'impôt et l'équipe de gestion fournit des directives aux employés de la société. Ensemble, le conseil et la direction conjuguent leurs efforts pour offrir un système de traversiers interprovincial sûr, écologique, de qualité et efficace à sa clientèle.

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 de la direction est également membre du conseil.

Comités 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 aussi les membres du conseil et de 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. En conséquence, la société n'est pas autorisée à prendre de l'expansion pour saisir d'autres possibilités commerciales qui pourraient surgir et lui permettre de compléter ses principales activités.

Le conseil doit fournir une orientation et des directives circonspectes reliées à l'impôt à l'équipe de gestion, 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.

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

COMITÉ DE GOUVERNANCE ET DE RESPONSABILITÉ DE LA SOCIÉTÉ

Le comité de gouvernance et de responsabilité de la société a la mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une gouvernance efficace de Marine Atlantique et de créer des relations de travail cohérentes entre le conseil et la direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la sécurité, les valeurs et l'éthique de la société et les éléments qui favorisent l'efficacité du conseil tels que l'auto-évaluation du conseil, la structure des comités du conseil et son mandat. Pendant l'année, le conseil se réunit régulièrement afin d'exécuter son mandat avec un accent mis sur les évaluations du conseil, en renouvelant le processus afin de produire un excellent Rapport annuel en temps opportun, en mettant à jour le mandat des comités du conseil et en révisant un certain nombre de politiques touchant des domaines tels que les relations avec la collectivité, les déplacements des bénévoles, la gestion du risque de l'entreprise et la divulgation d'actes répréhensibles.

COMITÉ DE VÉRIFICATION ET DE GESTION DU RISQUE

Le comité de vérification et de gestion du risque a la mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et du contrôle interne afin de donner une assurance raisonnable que les objectifs stratégiques, opérationnels, financiers et réglementaires

de la société seront atteints. Dans les cadres de la gestion du risque de la société 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. Pendant l'année, le conseil se réunit régulièrement afin d'exécuter son mandat avec un accent mis sur la planification des vérifications internes et la sélection d'une firme de services ponctuels, la surveillance des immobilisations, les cadres du risque et de la conformité, la surveillance du budget de fonctionnement et la révision d'un certain nombre de politiques du conseil dans des domaines tels que la couverture et la gestion du risque de la société.

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA GESTION DES PENSIONS

Le comité des ressources humaines et de la gestion des pensions a la mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une bonne gérance du régime de retraite de la société; des politiques sont en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi équitable et enrichissant dans un lieu de travail sain et respectueux avec une surveillance relative aux nominations, à la surveillance et à la rémunération de la direction supérieure. Pendant l'année, le conseil se réunit régulièrement afin d'exécuter son mandat avec un accent mis sur la gestion et l'évaluation du fonds de pension, l'embauche de nouveaux gestionnaires de fonds, la production de rapports annuels du régime de retraite, la négociation collective et l'atteinte de conventions collectives, la révision de son mandat, l'évaluation de la direction supérieure.



Recrutement et assiduité des membres du conseil

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Robert Crosbie	Président, membre du comité de gouvernance de la société	5
Wayne Follett¹	Membre d'office du comité de gouvernance et de responsabilité de la société et du CRHGP	3
Paul Griffin²	Membre d'office du comité de gouvernance et de responsabilité de la société et du CRHGP	2
Nick Careen	Membre du comité de gouvernance et de responsabilité de la société, vérification et gestion du risque	5
Peggy A. Coady, FCA	Présidente du comité de gouvernance et de responsabilité de la société, membre du comité de vérification et de gestion du risque	5
Stan Cook	Membre du CRHGP	5
James G. Doody, CA	Président du comité de vérification et de gestion du risque	5
John J. Henley	Membre du comité de gouvernance et de responsabilité de la société	4
Walter Pelley	Membre du CRHGP, membre du comité de vérification et de gestion du risque	5
Dwight Rudderham³	Membre du comité de gouvernance et de responsabilité de la société	2
Heather Tulk	Présidente du CRHGP	5

¹ Wayne Follett a quitté le poste de président et chef de la direction le 9 décembre 2011. ² Paul Griffin a été nommé au poste de président et chef de la direction intérimaire en décembre 2011, puis président et chef de la direction en mai 2012. ³ Dwight Rudderham a été nommé pour siéger sur le conseil d'administration le 1er décembre 2011. **REMARQUE** : Cinq conférences sont prévues par période. Des conférences téléphoniques et des réunions extraordinaires du Conseil d'administration se sont tenues tout au long de la période en dehors du calendrier des réunions régulières. Les comités ont tenu des réunions tout au long de la période.

Conseil d'administration



Robert Crosbie

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

Président, Crosbie Group



Wayne Follett

Membre d'office du comité de gouvernance de la société et du CRHGP
CONCEPTION BAY SOUTH, T.-N.-L.

Marine Atlantique S.C.C.



Paul Griffin

Membre d'office du comité de gouvernance de la société et du CRHGP
ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Marine Atlantique S.C.C.



Heather Tulk

Présidente, CRHGP
TORONTO, ONT.

Vice-présidente directrice, Marketing, Bell Business Markets



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.

Directrice des programmes d'études supérieures (Affaires), professeure adjointe (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 & B Pelley Holdings Inc.

Conseil d'administration



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 député à la Chambre d'assemblée de la province de Terre-Neuve-et-Labrador



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 & Company Limited



Dwight Rudderham, Q.C.

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

Partenaire, The Breton Law Group



Stan Cook

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

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



James G. Doody, CA

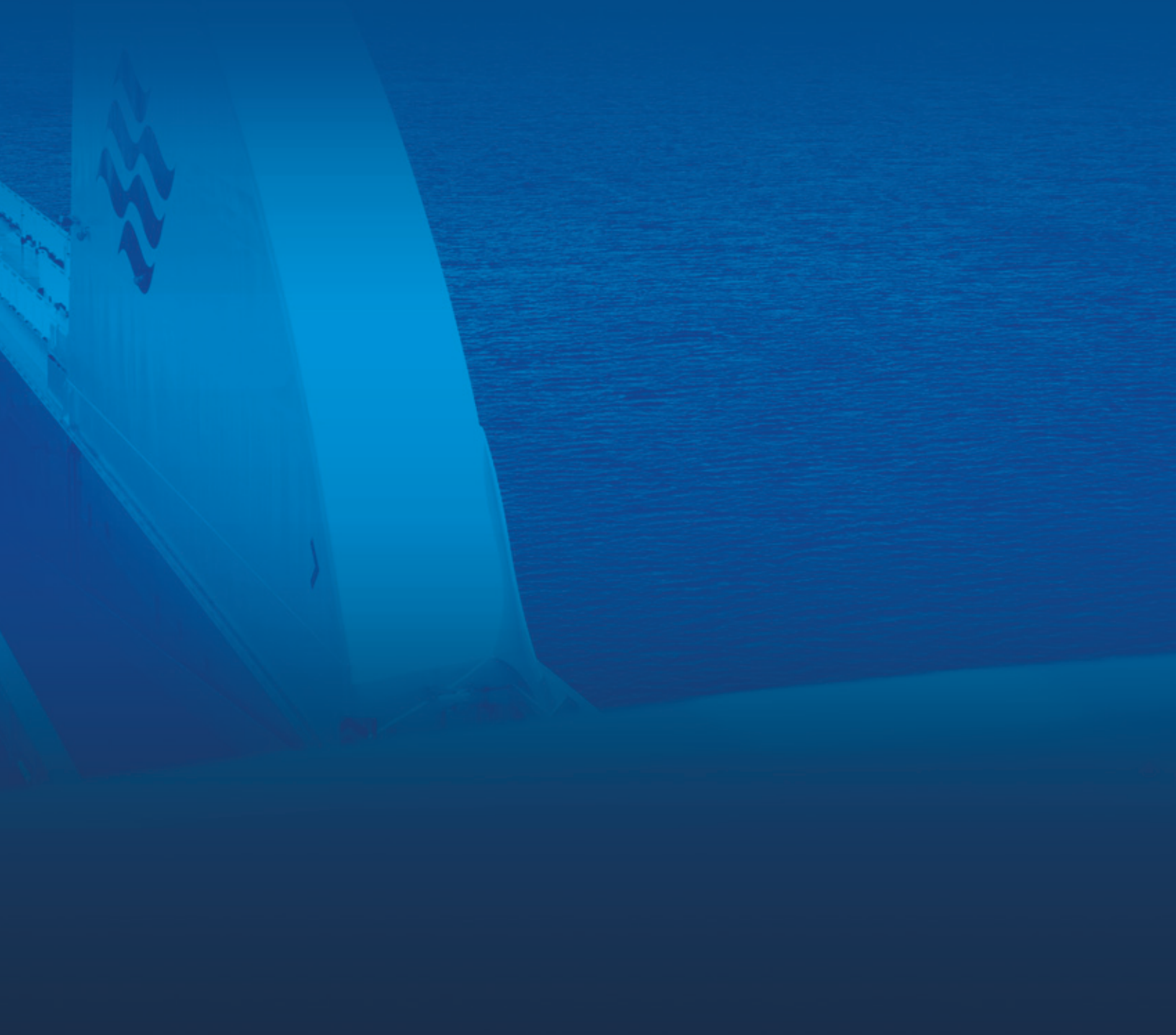
Président, vérification et risques
ST. JOHN'S, T.-N.-L.

Directeur, division des assurances, ministère des finances, gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador





États financiers



Déclaration de responsabilité de la direction

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

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes afférentes et les autres données financières contenues dans le rapport annuel. Elle est également responsable de la tenue des comptes et de la mise en œuvre de systèmes d'information, de systèmes de contrôle financier et de gestion ainsi que d'un programme d'audit interne. 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.

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

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



LE VICE-PRÉSIDENT AUX FINANCES,
Shawn Leamon, CGA



LE PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL,
Paul Griffin

Rapport de l'auditeur indépendant

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA



Auditor General of Canada
Vérificateur général 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 les états de la situation financière au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1 avril 2010, les états des résultats, les états de la variation de la dette nette et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011 et l'état des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2012, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits 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 dans le cadre de mes audits sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

... /2

- 2 -

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 2012, au 31 mars 2011 et au 1 avril 2010, des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, ainsi que de ses gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos le 31 mars 2012, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, compte tenu de l'application rétroactive de l'adoption des nouvelles normes expliquée à la note 3 afférente aux états financiers à l'exception de la modification de méthode comptable pour les instruments financiers et la conversion des devises tel qu'expliqué à la note 2m afférente aux états financiers, les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

Pour le vérificateur général du Canada,



Nancy Y. Cheng, FCA
vérificatrice générale adjointe

Le 13 juin 2012
Halifax, Canada

État de la situation financière

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Actifs financiers			
Trésorerie (note 6)	8 353 \$	9 580 \$	11 054 \$
Débiteurs (note 15a))	9 971	9 035	9 505
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	1 222	3 396	-
Stocks destinés à la revente (note 5)	291	341	508
Instruments financiers dérivés (note 14)	3 147	4 008	156
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 11)	60 080	49 502	34 673
Actifs destinés à la vente (note 8)	-	7 200	-
	83 064 \$	83 062 \$	55 896 \$
Passifs			
Créditeurs et charges à payer (notes 9, 15c)	30 565 \$	29 211 \$	18 993 \$
Instruments financiers dérivés (note 14)	1 015	275	1 865
Revenus reportés	2 556	2 628	3 841
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	-	-	1 234
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	5 970	5 860	5 617
Obligation au titre des prestations de retraite constituées (note 11)	1 875	1 857	1 920
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 12)	35 465	32 826	30 839
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 13)	11 641	12 415	13 172
	89 087	85 072	77 481
Dette nette	(6 023) \$	(2 010) \$	(21 585) \$
Actifs non financiers			
Immobilisations corporelles (note 7)	196 415	179 886	130 047
Stocks destinés à la consommation (note 5)	17 696	11 390	13 615
Charges payées d'avance	19 317	17 034	480
	233 428	208 310	144 142
Excédent accumulé (note 16)	227 405 \$	206 300 \$	122 557 \$

Obligations contractuelles (note 19)

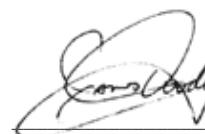
Passifs éventuels (note 20)

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

État des résultats

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

	2012		2011	
	Budget (note 21)	Réel	Budget (note 21)	Réel
Revenus				
Produits des activités de transport	87 288 \$	87 772 \$	85 624 \$	83 920 \$
Produits du supplément pour le carburant	10 452	12 464	12 040	11 662
Autres produits	40	204	36	181
	97 780	100 440	97 700	95 763
Charges				
Salaires et avantages sociaux	87 961	85 021	79 380	79 407
Carburant	32 811	33 051	35 540	32 512
Droits d'affrètement	45 454	44 256	26 108	25 818
Taxes d'importation de navires d'affrètement	16 467	5 306	15 512	-
Réparations et entretien	16 475	13 187	22 164	12 352
Matériaux, fournitures et services	27 395	17 538	17 016	13 372
Assurances, loyers et services publics	5 933	6 066	5 182	5 405
Coûts du renouvellement de la flotte (note 17)	339	1 201	7 267	10 001
Autres charges	4 979	10 906	5 599	8 915
Avantages sociaux futurs (notes 11, 12 et 13)	11 083	16 022	8 600	8 278
Mise hors service de navires	-	2 371	-	3 118
(Gains) pertes de change	-	(48)	-	66
(Gains) non réalisés sur instruments financiers dérivés	-	-	-	(5 442)
(Gains) pertes réalisés sur instruments financiers dérivés	-	(2 703)	-	2 761
(Gains) sur cession d'immobilisations corporelles	-	(21)	-	(14)
Perte découlant de la réduction de valeur d'actifs destinés à la vente (note 8)	-	-	-	8 322
(Gains) sur cession d'actifs destinés à la vente	-	(736)	-	-
Amortissement	35 005	20 165	23 662	12 476
	283 902	251 582	246 030	217 347
(Déficit) avant le financement public	(186 122)	(151 142)	(148 330)	(121 584)
Financement public				
Exploitation	162 015	135 060	137 796	124 370
Immobilisations corporelles	38 570	36 698	78 806	77 839
Recouvrement des coûts de la mise hors service de navires	-	2 371	-	3 118
	200 585	174 129	216 602	205 327
Excédent lié aux activités	14 463	22 987	68 272	83 743
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	206 300	206 300	122 557	122 557
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 16)	220 763 \$	229 287 \$	190 829 \$	206 300 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des gains et pertes de réévaluation

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

	2012	
Gains (pertes) de réévaluation survenues pendant l'exercice		
Pertes de change non réalisées sur des montants en trésorerie	(281)	\$
Pertes non réalisées sur dérivés	(4 304)	
Montants reclassés dans l'état des résultats		
Gains réalisés sur dérivés	2 703	
Pertes nettes de réévaluation de l'exercice	(1 882)	
Gains (pertes) de réévaluation cumulés sur les instruments financiers dérivés au début de l'exercice	-	
Gains (pertes) de réévaluation cumulés sur les instruments financiers dérivés à la fin de l'exercice (note 16)	(1 882)	\$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État de la variation de la dette nette

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

	2012		2011	
	Budget (note 21)	Réel	Budget (note 21)	Réel
Excédent	14 463 \$	22 987 \$	68 272 \$	83 743 \$
Variation due aux immobilisations corporelles				
Acquisitions d'immobilisations corporelles (note 7)	(38 570)	(36 698)	(78 806)	(77 839)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 7)	35 005	20 165	23 662	12 476
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	(21)	-	(14)
Réduction de valeur d'actifs destinés à la vente	-	-	-	8 322
Montants des actifs destinés à la vente reclassés en actifs financiers	-	-	-	7 200
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	25	-	15
(Augmentation) des immobilisations corporelles	(3 565)	(16 529)	(55 144)	(49 840)
Variation due aux actifs non financiers				
Variation nette des stocks destinés à la consommation	-	(6 306)	-	2 225
Variation nette des charges payées d'avance	-	(2 283)	-	(16 553)
(Augmentation) des autres actifs non financiers	-	(8 589)	-	(14 328)
Gains (pertes) de réévaluation	-	(1 882)	-	-
Diminution (augmentation) de la dette nette	10 898	(4 013)	13 128	19 575
Dette nette au début de l'exercice	(2 010)	(2 010)	(21 585)	(21 585)
Dette nette à la fin de l'exercice	8 888 \$	(6 023) \$	(8 457) \$	(2 010) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

	2012		2011	
Activités de fonctionnement				
Rentrées de fonds – clients	100 285	\$	94 538	\$
Rentrées de fonds – autres produits	255		77	
Financement public – fonctionnement	141 104		133 629	
Financement public – immobilisations corporelles	37 648		67 067	
Produits des actifs destinés à la vente	7 938		-	
Sorties de fonds – fournisseurs	(143 990)		(126 574)	
Sorties de fonds – salariés	(81 842)		(81 258)	
Sorties de fonds – régimes de retraite, avantages complémentaires de retraite et avantages postérieurs à l'emploi	(24 717)		(21 940)	
Intérêts et effet des variations des cours du change sur la trésorerie	(285)		39	
	36 396		65 578	
Activités d'investissement en immobilisations corporelles				
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(37 648)		(67 067)	
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	25		15	
	(37 623)		(67 052)	
(Diminution) nette de la trésorerie	(1 227)		(1 474)	
Trésorerie au début de l'exercice	9 580		11 054	
Trésorerie à la fin de l'exercice	8 353	\$	9 580	\$
La Trésorerie comprend:				
Liquidités soumises à des restrictions	8 290	\$	8 575	\$
Liquidités non soumises à des restrictions	63		1 005	
	8 353	\$	9 580	\$

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes

Exercice clos le 31 mars 2012 (EN MILLIERS)

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. 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. 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. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« assurer de façon viable, courtoise et économique un service sûr, écologique et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse ». Elle exploite un service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service comprend la liaison exploitée durant toute l'année entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet constitutionnel) ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Argientia (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet non constitutionnel). La Société fournit ce service au moyen d'un navire qui lui appartient et de trois navires loués. Elle possède des installations portuaires à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Port aux Basques et Argientia, à Terre-Neuve-et-Labrador.

La filiale à cent pour cent de Marine Atlantic S.C.C., Newfoundland Dockyard Corporation, a cessé ses activités. La province de Terre-Neuve a publié un avis d'annulation du certificat d'exploitation en mai 2011. C'est la raison pour laquelle aucune activité de la filiale n'a été consolidée dans les états financiers de la Société.

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. La Société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

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

Les acquisitions d'immobilisations incorporelles sont assujetties à l'approbation des crédits parlementaires nécessaires.

2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

(a) Financement public

La Société reçoit des crédits parlementaires qui lui permettent de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face aux charges de fonctionnement en sus des revenus et d'acquérir des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé en résultats de l'exercice au cours duquel le financement a été autorisé et toutes les exigences définies ont été satisfaites par la Société. 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). La Société vend parfois ses actifs et doit alors verser les produits nets réalisés au Trésor. Le cas échéant, les produits nets réalisés sont portés en diminution des besoins de financement de l'exploitation pour l'exercice au cours duquel la sortie a eu lieu.

(b) Instruments financiers

La trésorerie, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer, et les sommes à payer au gouvernement du Canada sont évalués au coût.

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

(c) Réclamations d'assurance à recevoir

Les débiteurs comprennent des indemnités recouvrables sur assurances qui sont comptabilisées au moment où l'assureur de la Société approuve la réclamation.

(d) Stocks

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

(e) Immobilisations corporelles

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

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

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

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

Navires	5 % à 10 %
Installations côtières	2,5 % à 5 %
Matériel (y compris les projets de navire)	10 % à 25 %
Améliorations locatives	Selon les modalités du contrat

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

(f) Avantages sociaux futurs

La Société comptabilise ses obligations au titre des régimes d'avantages sociaux et les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes, au fur et à mesure que les prestations sont constituées. Pour ce faire, elle a adopté les méthodes suivantes.

AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

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

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

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 faites par la direction du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'inflation et de l'âge de départ à la retraite des salariés. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des régimes de retraite est fondé sur le rendement prévu des actifs du régime de retraite agréé et une estimation des coûts d'emprunt pour les autres régimes.

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages complémentaires de retraite adopté en 2006 est de 11,3 ans (sans objet en 2011). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite complémentaire est de 17,7 ans (sans objet en 2011).

ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 13,4 ans (sans objet en 2011). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle les régimes ont été modifiés.

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

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

AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

i) Obligation au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de dix ans (sans objet en 2011).

ii) Autres avantages

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

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

une période de six mois. Le salarié peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Les privilèges de transport du salarié sont maintenus pendant la période d'invalidité. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

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

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

(g) Comptabilisation des revenus

La Société comptabilise les revenus lorsqu'il y a une preuve convaincante de l'existence d'un accord, que la livraison des biens a été effectuée, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement assuré. Les produits 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 d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatés en tant que revenus lorsque les services de traversier sont fournis.

Les intérêts créditeurs sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

(h) Charges

Les charges sont comptabilisées selon la comptabilité d'exercice. Des charges de fonctionnement sont donc comptabilisées lorsque les biens sont reçus et les services rendus.

Les charges comprennent également des provisions qui reflètent la variation de la valeur des actifs et des passifs, y compris des provisions pour créances douteuses et pour obsolescence des stocks. Les charges englobent aussi l'amortissement des immobilisations corporelles, la consommation des stocks et les charges payées d'avance.

(i) Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance sont des décaissements effectués avant l'achèvement des travaux, la livraison des biens ou la prestation des services, ou des paiements versés à l'avance aux termes de contrats de location. Elles comprennent également les coûts liés à l'importation de navires affrétés qui sont amortis dans le poste taxes d'importation de navires d'affrètement à l'état des résultats sur la durée des contrats de location connexes.

(j) Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les revenus et les charges sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Un gain ou une perte de change qui se produit avant le règlement est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation. Au cours de l'exercice où a lieu le règlement, le montant cumulatif des gains et pertes de réévaluation fait l'objet d'une écriture de contrepassation dans l'état des gains et pertes de réévaluation et un gain ou une perte de change déterminé en fonction du cours du change à la date de comptabilisation initiale de l'élément est comptabilisé dans l'état des résultats.

(k) Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent donner lieu à des passifs réels si un ou plusieurs événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est comptabilisé et une charge constatée. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant en cause, l'éventualité est présentée dans les notes afférentes aux états financiers

(l) Incertitude relative à la mesure

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

(m) Modifications de méthodes comptables

Le 1^{er} avril 2011, la Société a adopté les chapitres SP 2601, *Conversion des devises*, et SP 3450, *Instruments financiers*, du Manuel pour le secteur public de l'ICCA. Cette modification de méthodes comptables est appliquée prospectivement. Selon l'ancien référentiel comptable de la Société, les gains et les pertes non réalisés sur un actif financier ou un passif financier résultant d'une réévaluation des soldes libellés en devises et les gains et pertes non réalisés sur un actif financier ou un passif financier résultant de la comptabilisation de certains d'entre eux à la juste valeur étaient présentés dans l'état des résultats.

Selon les chapitres SP 2601 et SP 3450, cependant, les gains et pertes non réalisés sont présentés dans l'état des gains et pertes de réévaluation. Une perte de change non réalisée de 281 \$ et une perte non réalisée sur instruments financiers dérivés de 1 601 \$ ont donc été présentées dans l'état des gains et pertes de réévaluation de l'exercice clos le 31 mars 2012.

3. TRANSITION AUX NORMES COMPTABLES DU SECTEUR PUBLIC

Au cours des exercices précédents, la Société avait choisi de se classer comme organisme public de type commercial et de suivre les recommandations de la Partie V du *Manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA)*. En octobre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a décidé de supprimer cette catégorie pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2011. Les organismes publics de type commercial étaient donc tenus de se reclasser conformément aux normes comptables du secteur public. La Société a donc déterminé, conformément au Manuel de comptabilité pour le secteur public, qu'elle était un « autre organisme public », et que les normes comptables du secteur public constituaient le référentiel d'information financière le plus approprié pour elle.

L'adoption des normes comptables du secteur public doit être comptabilisée rétroactivement, avec retraitement des périodes antérieures. Même si des soldes de valeur négligeable ont changé, un résumé des principales différences qualitatives entre les états financiers précédents de la Société et les états financiers de l'exercice considéré est présenté ci-après.

- Le bilan de l'exercice clos le 31 mars 2011 a été remplacé par l'état de la situation financière, ce qui a permis de présenter séparément les actifs financiers et les actifs non financiers, et la dette nette (les passifs moins les actifs financiers) de la Société et l'excédent ou le déficit accumulé à la date de clôture.
- L'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé de l'exercice clos le 31 mars 2011 a été remplacé par l'état des résultats, qui présente à la fois les revenus et les charges. Une comparaison des résultats de l'exercice considéré et du budget original comparatif est présentée.
- Un état de la variation de la dette nette a été présenté. Il présente les dépenses engagées par une entité publiante du secteur public, déduction faite des revenus, ainsi que les acquisitions d'immobilisations corporelles et d'autres éléments permettant de rapprocher l'excédent ou le déficit de la période de la variation de la dette nette au cours de l'exercice. Une comparaison des résultats de l'exercice considéré et du budget original comparatif est présentée.
- Un état des gains et pertes de réévaluation a été présenté. Il présente les gains et les pertes non réalisés sur les actifs et les passifs financiers découlant de la réévaluation de soldes libellés en devises ou de gains et de pertes non réalisés découlant de la comptabilisation de certains actifs ou passifs financiers à la juste valeur.

La Société a décidé de se prévaloir des exemptions prévues au chapitre SP 2125, *Première application par des organismes publics*, suivantes :

Avantages de retraite, avantages complémentaires de retraite et avantages postérieurs à l'emploi

Selon le chapitre SP 3250, pour les avantages de retraite et les avantages complémentaires de retraite, et le chapitre SP 3255, pour les avantages postérieurs à l'emploi, l'organisme public porte progressivement les gains et pertes actuariels au passif ou à l'actif et dans la charge correspondante d'une manière logique et systématique sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés concerné ou sur une période future raisonnable pour les régimes sans participant actif. L'application rétroactive de cette méthode implique que l'organisme public fractionne les gains et pertes actuariels cumulés en une partie comptabilisée et une partie non comptabilisée, à compter de la mise en place du régime jusqu'à la date de transition aux normes comptables du secteur public. Toutefois, un nouvel adoptant peut choisir de comptabiliser tous les gains et pertes actuariels cumulés à la date de transition directement dans l'excédent ou le déficit accumulé. Marine Atlantique S.C.C. a choisi ce traitement.

Dépréciation des immobilisations corporelles

Le chapitre SP 3150 précise les situations dans lesquelles une réduction de la valeur d'une immobilisation corporelle doit être comptabilisée. Un nouvel adoptant n'est pas tenu de se conformer à ces exigences pour les réductions de valeur d'immobilisations corporelles survenues avant la date de transition aux normes comptables du secteur public. Si un nouvel adoptant se prévaut de cette exemption, les critères qui commandent la comptabilisation d'une réduction de la valeur d'une immobilisation corporelle énoncés dans le chapitre SP 3150 sont appliqués de façon prospective à compter de la date de transition. Marine Atlantique S.C.C. a décidé de se prévaloir de cette exemption.

Les tableaux ci-après présentent le rapprochement entre les soldes de comptes et des opérations établis selon l'ancien référentiel d'information financière et ceux établis selon les normes comptables du secteur public :

(a) Rapprochement de l'état de la situation financière au 1^{er} avril 2010 :

	Notes	Manuel de comptabilité de l'ICCA Partie V		Ajustements		NCSP	
Actifs							
Trésorerie	A	2 517	\$	8 537	\$	11 054	\$
Débiteurs		9 505		-		9 505	
Stocks		14 123		-		14 123	
Instruments financiers dérivés		156		-		156	
Charges payées d'avance		480		-		480	
Liquidités soumises à restrictions	A	8 537		(8 537)		-	
Immobilisations corporelles	B	128 890		1 157		130 047	
Immobilisations incorporelles	B	1 157		(1 157)		-	
Actif au titre des prestations de retraite constituées	D	68 654		(33 981)		34 673	
Total des actifs		234 019	\$	(33 981)	\$	200 038	\$
Passifs							
Créditeurs et charges à payer	H	18 830	\$	163	\$	18 993	\$
Instruments financiers dérivés		1 865		-		1 865	
Revenus reportés		3 841		-		3 841	
Somme à payer au gouvernement du Canada		1 234		-		1 234	
Charges à payer au titre des indemnités de vacances		5 617		-		5 617	
Obligation au titre des prestations de retraite constituées	D	1 264		656		1 920	
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	C, D	23 263		7 576		30 839	
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	C, D	9 108		4 064		13 172	
Apports en capital reportés	G	130 047		(130 047)		-	
Total des passifs		195 069	\$	(117 588)	\$	77 481	\$
Excédent accumulé		38 950	\$	83 607	\$	122 557	\$

L'excédent accumulé est constitué des éléments suivants :

Excédent (déficit) accumulé lié aux activités	F	(219 580)	\$	342 137	\$	122 557	\$
Capital-actions	F	258 530		(258 530)		-	
		38 950	\$	83 607	\$	122 557	\$

(b) Rapprochement de l'état de la situation financière au 31 mars 2011 :

	Notes	Manuel de comptabilité de l'ICCA Partie V	Ajustements	NCSP
Actifs				
Trésorerie	A	1 005 \$	8 575 \$	9 580 \$
Débiteurs		9 035	-	9 035
Somme à recevoir du gouvernement du Canada		3 396	-	3 396
Stocks		11 731	-	11 731
Instruments financiers dérivés		4 008	-	4 008
Charges payées d'avance	B	3 202	13 832	17 034
Liquidités soumises à restrictions	A	8 575	(8 575)	-
Immobilisations corporelles	B	178 637	1 249	179 886
Immobilisations incorporelles	B	15 081	(15 081)	-
Actifs destinés à la vente		7 200	-	7 200
Actif au titre des prestations de retraite constituées	D, E	78 409	(28 907)	49 502
Total des actifs		320 279 \$	(28 907) \$	291 372 \$
Passifs				
Créditeurs et charges à payer		29 211 \$	- \$	29 211 \$
Instruments financiers dérivés		275	-	275
Revenus reportés		2 628	-	2 628
Charges à payer au titre des indemnités de vacances		5 860	-	5 860
Obligation au titre des prestations de retraite constituées	D, E	1 245	612	1 857
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	C, D, E	24 601	8 225	32 826
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	C, D, E	8 826	3 589	12 415
Apports en capital reportés	G	187 086	(187 086)	-
Total des passifs		259 732 \$	(174 660) \$	85 072 \$
Excédent accumulé		60 547 \$	145 753 \$	206 300 \$
L'excédent accumulé est constitué des éléments suivants :				
Excédent (déficit) accumulé lié aux activités	F	(197 983) \$	404 283 \$	206 300 \$
Capital-actions	F	258 530	(258 530)	-
		60 547 \$	145 753 \$	206 300 \$

(c) Rapprochement de l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 mars 2011 :

	Notes	Manuel de comptabilité de l'ICCA Partie V	Ajustements	NCSP
Revenus				
Produits commerciaux		83 920 \$	- \$	83 920 \$
Produits du supplément pour le carburant		11 662	-	11 662
Autres produits		181	-	181
		95 763	-	95 763
Charges d'exploitation				
Salaires et avantages sociaux		79 407	-	79 407
Carburant		32 512	-	32 512
Droits d'affrètement		25 818	-	25 818
Réparations et entretien		12 352	-	12 352
Matériaux, fournitures et services		13 372	-	13 372
Assurances, loyers et services publics		5 405	-	5 405
Autres charges	H	9 078	(163)	8 915
Avantages sociaux futurs	D, E	13 222	(4 944)	8 278
Coûts du renouvellement de la flotte		10 001	-	10 001
Mise hors service de navires		3 118	-	3 118
Perte de change		66	-	66
(Gains) non réalisés sur instruments financiers dérivés		(5 442)	-	(5 442)
Pertes réalisées sur instruments financiers dérivés		2 761	-	2 761
(Gains) sur cession d'immobilisations corporelles		(14)	-	(14)
Perte découlant de la réduction de valeur d'actifs destinés à la vente		8 322	-	8 322
Amortissement		12 476	-	12 476
		222 454	(5 107)	217 347
Déficit avant le financement public		(126 691)	5 107	(121 584)
Financement public				
Exploitation		124 370	-	124 370
Capital	G	-	77 839	77 839
Recouvrement des coûts de la mise hors service de navires		3 118	-	3 118
Amortissement des apports en capital reportés	G	20 800	(20 800)	-
		148 288	57 039	205 327
Excédent lié aux activités		21 597	62 146	83 743
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	F	38 950	83 607	122 557
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice		60 547 \$	145 753 \$	206 300 \$

(d) Rapprochement de l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 mars 2011 :

	Notes	Manuel de comptabilité de l'ICCA Partie V	Ajustements	NCSP
Activités d'exploitation				
Rentrées de fonds – clients		94 538 \$	- \$	94 538 \$
Rentrées de fonds – autres produits		77	-	77
Financement public – exploitation		133 629	-	133 629
Financement public – immobilisations		67 067	-	67 067
Sorties de fonds – fournisseurs et salariés	B	(195 844)	(11 988)	(207 832)
Sorties de fonds – régimes de retraite, indemnités pour accidents de travail et avantages sociaux futurs complémentaires de retraite		(21 940)	-	(21 940)
Intérêts et effet des variations des cours du change sur la trésorerie	A	-	39	39
		77 527	(11 949)	65 578
Activités d'investissement en immobilisations				
Acquisition d'immobilisations corporelles	B	(66 631)	(436)	(67 067)
Acquisition d'immobilisations incorporelles	B	(12 423)	12 423	-
Produits sur cession d'immobilisations corporelles		15	-	15
		(79 039)	11 987	(67 052)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie		(1 512)	38	(1 474)
Trésorerie au début de l'exercice	A	2 517	8 537	11 054
Trésorerie à la fin de l'exercice		1 005 \$	8 575 \$	9 580 \$

NOTES AFFÉRENTES AUX RAPPROCHEMENTS DU MANUEL DE L'ICCA – PARTIE V ET DES NORMES COMPTABLES DU SECTEUR PUBLIC**A) Reclassement des « liquidités soumises à restrictions » en « trésorerie »**

Selon les normes comptables du secteur public (NCSP), l'information sur les actifs grevés d'affectations externes doit être présentée dans les notes afférentes, non dans l'état de la situation financière, à moins que la valeur de ces actifs ne soit significative par rapport au total des actifs. Par conséquent, les « liquidités soumises à restrictions » ont été reclassées en « trésorerie » dans l'état de la situation financière, et une note a été présentée sur les liquidités soumises à restrictions (voir la note 6).

B) Reclassement des « actifs incorporels »

Selon les NCSP, le matériel informatique et les logiciels entrent dans le champ d'application du chapitre SP 3150, *Immobilisations corporelles*. Par conséquent, un solde de 1 157 \$ au titre des « actifs corporels » a été reclassé en « immobilisations corporelles », à la date de transition. Un solde de 1 249 \$ au titre des « actifs corporels » a été reclassé en « immobilisations corporelles » au 31 mars 2011.

Selon les NCSP, les coûts relatifs à l'importation de navires, qui étaient antérieurement comptabilisés en tant qu'actifs incorporels, doivent être reclassés en charges payées d'avance et amortis sur la durée résiduelle des contrats d'affrètement. Par conséquent, un solde de 13 832 \$ au titre des actifs incorporels a été comptabilisé dans les « charges payées d'avance » et sera amorti dans le poste « taxes d'importation de navires d'affrètement » dans l'état des résultats.

C) Reclassement de la tranche des obligations échéant à moins d'un an au titre des avantages complémentaires de retraite constitués et des avantages postérieurs à l'emploi constitués

Les actifs et les passifs à court terme ne sont pas présentés selon les NCSP. Par conséquent, la tranche des obligations constituées à long terme échéant à moins d'un an a été reclassée dans les soldes appropriés des obligations constituées des régimes.

D) Ajustement à l'excédent accumulé relatif à l'actif et à l'obligation au titre des prestations de retraite constituées, à l'obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués et à l'obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués

	Régime de retraite agréé – Actif		Régime de retraite agréé – Passif		Régime d'avantages complémentaires de retraite		Régime d'avantages postérieurs à l'emploi		Total		
Ajustements au 1^{er} avril 2010 :											
Coût des modifications apportées au régime (note 1)	6 367	\$	24	\$	(188)	\$	-	\$	6 203	\$	
Gains (pertes) actuariels non amortis (note 2)	25 885		292		(2 890)		1 979		25 266		
Changements aux taux d'actualisation et aux autres hypothèses (note 3)	1 729		340		10 654		2 085		14 808		
	33 981		656		7 576		4 064		46 277		
Ajustements requis pour l'exercice clos le 31 mars 2011											
	(5 074)		(44)		649		(475)		(4 944)		
Total des ajustements à l'excédent accumulé lié aux activités											
	28 907	\$	612	\$	8 225	\$	3 589	\$	41 333	\$	

Note 1 : Selon le référentiel comptable précédent de la Société, le coût des modifications apportées aux régimes d'avantages sociaux était reporté. Selon les normes comptables du secteur public, ce coût doit être comptabilisé immédiatement dans l'état des résultats.

Note 2 : La Société a décidé de se prévaloir de l'exemption prévue au chapitre SP 2125, *Première application par des organismes publics*, et de comptabiliser tous les gains et pertes actuariels non amortis directement dans l'excédent ou le déficit accumulé.

Note 3 : La Société a décidé de ne pas reporter la modification des taux d'actualisation exigée aux termes des normes comptables du secteur public. Par conséquent, en plus des ajustements décrits précédemment, les variations dans l'évaluation des actifs et les hypothèses attribuables à l'adoption des NCSP, tout comme les variations de la valeur de l'obligation au titre des prestations de retraite constituées attribuables à la nouvelle évaluation actuarielle réalisée ont donné lieu à des ajustements supplémentaires lors de l'adoption des normes comptables du secteur public.

À la date de transition, le changement de périodes d'attribution pour les avantages complémentaires de retraite a donné lieu à un gain de 2 351 \$. Ce montant est comptabilisé dans l'ajustement de 10 654 \$ décrit précédemment au titre des avantages complémentaires de retraite.

E) Gains ou pertes actuariels postérieurs à la date de transition

Selon le référentiel comptable précédent de la Société, les gains et pertes actuariels au titre des prestations de retraite, des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi étaient amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs qui devaient toucher des avantages en vertu du régime, ou sur l'espérance de vie moyenne des salariés lorsque la totalité ou la quasi-totalité des salariés ne sont plus actifs.

Selon les NCSP, cependant, les gains et pertes actuariels doivent être amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés concerné qui doivent normalement toucher des avantages en vertu du régime ou sur un nombre raisonnable d'exercices. Selon le chapitre SP 3255, les gains et pertes actuariels peuvent être amortis sur la période prévue au cours de laquelle les prestations seront versées.

Pour les régimes de prestations de retraite et d'avantages complémentaires de retraite pour lesquels il n'y a plus de groupe de salariés actifs concerné, les gains et pertes actuariels sont amortis sur l'espérance de vie moyenne des participants. Cela n'a eu aucune incidence, car les méthodes d'amortissement de la Société n'ont pas changé.

F) Capital-actions

Selon les NCSP, le capital-actions de la Société doit être classé dans l'excédent ou le déficit accumulé. Un ajustement de transition a été apporté pour reclasser un montant de 258 530 \$ du capital-actions en excédent accumulé lié aux activités.

G) Apports en capital reportés

Selon le référentiel comptable précédent de la Société, les paiements de transfert reçus pour l'acquisition d'immobilisations corporelles étaient reportés et passés aux résultats selon la même méthode d'amortissement que les immobilisations en cause.

Cependant, selon les NCSP, les paiements de transfert reçus pour l'acquisition d'immobilisations corporelles sont comptabilisés à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les immobilisations sont acquises. Un ajustement de 130 047 \$ a donc été apporté pour décomptabiliser le passif au titre des apports en capital reportés, et un ajustement de compensation a été apporté à l'excédent ou au déficit accumulé.

Le solde du passif au titre des apports en capital reportés se chiffrait à 187 086 \$ au 31 mars 2011. Par conséquent, un ajustement a été apporté au 31 mars 2011 et pour l'exercice clos à cette date en vue de réduire ce solde de 187 086 \$, d'augmenter les revenus de 57 039 \$ et d'augmenter l'excédent accumulé de 130 047 \$.

H) Passifs éventuels

Certaines définitions relatives aux passifs éventuels dans les NCSP diffèrent de celles de l'ancien référentiel comptable de la Société. La Société a donc apporté un ajustement de 163 \$ aux « créditeurs et charges à payer » à la date de transition afin d'augmenter le passif éventuel au titre de litiges en cours ou de poursuites judiciaires, et un ajustement de compensation à l'excédent ou au déficit accumulé. Un ajustement de 163 \$ a été apporté en vue de réduire le montant des « autres charges » comptabilisé à l'état des résultats pour l'exercice clos le 31 mars 2011.

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

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

	2012		2011	
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à l'ouverture de l'exercice	278	\$	(1 234)	\$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	(178 752)		(200 696)	
Comptabilisés au cours de l'exercice				
Financement public – fonctionnement	135 060		124 370	
Financement public – immobilisations	36 698		77 838	
Excédent (déficit) – financement public	6 994		(1 512)	
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(6 716)		278	
Coûts recouvrables associés à la mise hors service des navires	-		3 118	
Produits tirés des actifs destinés à la vente	7 938		-	
Total	1 222	\$	3 396	\$

5. STOCKS

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
Stocks destinés à la consommation						
Stock de carburant	14 113	\$	8 513	\$	8 311	\$
Pièces de rechange des navires – sur les navires	1 642		1 513		3 073	
Pièces de rechange des navires – à terre	1 941		1 364		2 231	
	17 696		11 390		13 615	
Stocks destinés à la revente						
Stock de restauration	291		341		508	
Total des stocks	17 987	\$	11 731	\$	14 123	\$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2012, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 39 382 \$ (39 989 \$ en 2011 et 34 631 \$ en 2010). La Société a constaté une réduction de valeur de 181 \$ (3 295 \$ en 2011 et 359 \$ en 2010) au titre des pièces de rechange. En 2011, la réduction de valeur est principalement attribuable à la mise hors service de navires.

6. TRÉSORERIE

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 jusqu'à la fin de l'accord en 2013. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 euros (6 221 euros en 2011 et 6 221 euros en 2010), ce qui correspondait à 8 290 \$ CAN (8 575 \$ CAN en 2011 et 8 537 \$ CAN en 2010) au 31 mars 2012. Si la Société devait contrevenir à l'accord d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Coût 2012					
	Solde de début	Acquisitions	Cessions	Réductions de valeur	Solde de fin	
Navires	98 793 \$	2 579 \$	(345) \$	- \$	101 027 \$	
Installations côtières	111 104	4 767	-	-	115 871	
Améliorations locatives	23 609	23 320	-	-	46 929	
Matériel	16 753	3 743	(2 201)	-	18 295	
Travaux en cours	31 714	2 289	-	-	34 003	
	281 973 \$	36 698 \$	(2 546) \$	- \$	316 125 \$	

	Amortissement cumulé 2012					
	Solde de début	Amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Solde de fin	
Navires	41 639 \$	5 895 \$	(345) \$	- \$	47 189 \$	
Installations côtières	47 782	3 596	-	-	51 378	
Améliorations locatives	2 657	8 970	-	-	11 627	
Matériel	10 009	1 704	(2 197)	-	9 516	
Travaux en cours	-	-	-	-	-	
	102 087 \$	20 165 \$	(2 542) \$	- \$	119 710 \$	

	Coût 2011					
	Solde de début	Acquisitions	Cessions	Réductions de valeur	Éléments reclassés en actifs destinés à la vente	Solde de fin
Navires	375 089 \$	24 385 \$	(1 176) \$	- \$	(299 505) \$	98 793 \$
Installations côtières	88 059	23 045	-	-	-	111 104
Améliorations locatives	6 122	17 487	-	-	-	23 609
Matériel	12 858	3 895	-	-	-	16 753
Travaux en cours	22 687	9 027	-	-	-	31 714
	504 815 \$	77 839 \$	(1 176) \$	- \$	(299 505) \$	281 973 \$

Amortissement cumulé 2011						
	Solde de début	Amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Éléments reclassés en actifs destinés à la vente	Solde de fin
Navires	320 284 \$	6 513 \$	(1 175) \$	- \$	(283 983) \$	41 639 \$
Installations côtières	44 066	3 716	-	-	-	47 782
Améliorations locatives	1 421	1 236	-	-	-	2 657
Matériel	8 997	1 012	-	-	-	10 009
Travaux en cours	-	-	-	-	-	-
	374 768 \$	12 476 \$	(1 175) \$	- \$	(283 983) \$	102 087 \$

	Valeur comptable nette 2012	Valeur comptable nette 2011	Valeur comptable nette 1 ^{er} avril 2010
Navires	53 838 \$	57 154 \$	54 805 \$
Installations côtières	64 493	63 322	43 993
Améliorations locatives	35 302	20 952	4 701
Matériel	8 779	6 744	3 861
Travaux en cours	34 003	31 714	22 687
	196 415	179 886 \$	130 047 \$

8. ACTIFS DESTINÉS À LA VENTE

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, conformément au plan d'entreprise de la Société, lequel prévoit le remplacement des actifs vieillissants, les navires *Caribou* et *Joseph and Clara Smallwood* ont été mis hors service et destinés à la vente. Cette mesure coïncide avec la mise en service des navires loués récemment, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. En février 2011, Transports Canada a autorisé la Société à vendre les navires mis hors service et à recouvrer les coûts de cette mise hors service grâce aux produits de la vente (voir la note 4). Ces actifs sont présentés à leur juste valeur, laquelle a été déterminée d'après la valeur de marché de l'acier. Par conséquent, une perte relative à une réduction de valeur d'actifs destinés à vente de 8 322 \$ est comptabilisée dans l'état des résultats. Ces actifs ont été vendus au cours de l'exercice clos le 31 mars 2012.

9. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Créditeurs	2 611 \$	15 187 \$	5 624 \$
Charges à payer	9 992	6 941	5 978
Salaires et avantages à payer	5 963	5 387	5 762
Sommes à remettre à l'État	1 999	1 696	1 629
Créditeurs et charges à payer	30 565 \$	29 211 \$	18 993 \$

Les sommes dues à l'État et à d'autres organisations publiques se chiffrent à 315 \$ (145 \$ en 2011 et 132 \$ en 2010). Elles sont payables à vue et ne portent pas d'intérêt.

10. PASSIF AU TITRE D'UN SITE CONTAMINÉ

Dans le cadre de son programme sur les risques, l'observation et la qualité, la Société effectue des évaluations environnementales de ses activités et de ses installations. En 2010-2011, elle a pris connaissance de problèmes environnementaux à l'une de ses anciennes installations portuaires, Bar Harbour, aux États-Unis. La Société a évalué les répercussions des problèmes recensés et défini un plan d'action pour assurer le respect des règlements en vigueur. Elle a comptabilisé une provision de 73 \$ (0 \$ en 2011) dans les créditeurs et charges à payer pour un passif environnemental qui correspond aux coûts estimatifs futurs prévus de l'assainissement du site. Cependant, il y a un risque que les coûts soient plus élevés si des travaux d'assainissement supplémentaires étaient requis pour régler des problèmes recensés après la réalisation de tests supplémentaires.

Le montant comptabilisé n'a pas été actualisé en raison de l'échéance à court terme du passif.

11. ACTIF (OBLIGATION) AU TITRE DES PRESTATIONS DE RETRAITE CONSTITUÉES

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité de l'importance financière des obligations au titre des régimes de retraite et de la valeur des actifs au titre des régimes à la date d'évaluation (1^{er} décembre 2011 pour l'exercice clos le 31 mars 2012, 31 décembre 2010 pour l'exercice clos le 31 mars 2011, et 31 décembre 2009 pour l'exercice clos le 31 mars 2010). L'évaluation actuarielle aux fins de la comptabilité la plus récente est en date du 31 décembre 2010 et elle a été effectuée en 2011.

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

	2012		2011	
Obligation au titre des prestations constituées				
Solde du début	543 513	\$	511 376	\$
Coût des modifications apportées au régime	1 200		-	
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	8 138		6 722	
Cotisations – salariés	4 330		3 423	
Intérêts débiteurs	30 154		30 161	
Prestations versées	(34 122)		(33 065)	
Perte actuarielle (gain actuariel)	19 910		24 896	
Solde à la fin	573 123	\$	543 513	\$
Valeur liée au marché des actifs du régime				
Solde du début	553 029	\$	539 756	\$
Gains actuariels provenant du rendement des actifs des régimes	20 948		23 480	
Cotisations – employeur	16 013		19 435	
Cotisations – salariés	4 330		3 423	
Prestations versées	(34 122)		(33 065)	
Solde à la fin	560 198	\$	553 029	\$

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

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	560 198 \$	- \$	553 029 \$	- \$	539 756 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	570 600	2 523	541 502	2 011	509 419	1 957
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	(10 402) \$	(2 523) \$	11 527 \$	(2 011) \$	30 337 \$	(1 957) \$
Pertes (gains) actuariels nets non amortis	59 350	610	33 378	117	-	-
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	11 132	38	4 597	37	4 336	37
Actif (obligation) au titre des prestations de retraite constituées	60 080 \$	(1 875) \$	49 502 \$	(1 857) \$	34 673 \$	(1 920) \$

Le résumé des cotisations et des prestations de retraite versées au cours de l'exercice se présente comme suit :

	2012		2011	
	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire
Cotisations :				
Employeur	22 399 \$	151 \$	19 547 \$	149 \$
Salariés	4 330	-	3 423	-
Total	26 729 \$	151 \$	22 970 \$	149 \$
Prestations versées	33 972 \$	150 \$	32 916 \$	149 \$

Les coûts relatifs aux régimes de retraite sont composés des éléments suivants :

	2012		2011	
	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire
Le coût des prestations de retraite pour l'exercice est calculé comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de la période	12 408 \$	60 \$	10 137 \$	8 \$
Modification apportée au régime durant l'exercice	1 197	3	-	-
Amortissement de la perte actuarielle nette	3 053	27	-	-
Cotisations – salariés	(4 330)	-	(3 423)	-
Charge au titre des prestations de retraite	12 328 \$	90 \$	6 714 \$	8 \$
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	30 076 \$	78 \$	30 083 \$	78 \$
Rendement des actifs du régime	(30 583)	-	(32 079)	-
Charge d'intérêts au titre des avantages de retraite	(507) \$	78 \$	(1 996) \$	78 \$
Coût du régime de retraite	11 821 \$	168 \$	4 718 \$	86 \$

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

Le régime a été modifié en 2011, à la suite des modifications apportées à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* qui sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2011. Les modifications prévoient ce qui suit :

- l'acquisition immédiate des droits à prestations de retraite plutôt qu'après deux ans d'affiliation au régime;
- l'application de la règle de 50 % à tous les avantages gagnés pour toutes les années de service, plutôt qu'aux avantages gagnés uniquement pour les années de service depuis 1987. Selon cette règle, à la date de cessation d'emploi, de retraite ou de décès, si un membre a versé des cotisations dont le montant, avec les intérêts, dépasse la moitié de la valeur des prestations de retraite accumulées, l'excédent des cotisations constitue un avantage complémentaire;
- l'amélioration des prestations de décès préretraite : le montant de ces prestations correspond généralement à la valeur escomptée des prestations gagnées pour toutes les années de service, sous réserve du montant minimal de la rente de conjoint applicable dans certains cas.

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

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2011, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2012, les actifs du régime étaient composés à 60 % de titres de créance et à 40 % d'actions (57 % et 43 % respectivement en 2011 et en 2010). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 563 715 \$ (553 600 \$ en 2011 et 513 386 \$ en 2010). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 23 894 \$ ou 4,4 % (50 421 \$ ou 9,9 % en 2011) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était 20 948 \$ ou 3,8 % (23 480 \$ ou 4,4 % en 2011).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : perte (gain) sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 9 636 \$ (8 600 \$ en 2011), perte (gain) sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 19 390 \$ (24 778 \$ en 2011), perte (gain) sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite de 520 \$ (118 \$ en 2011).

Hypothèses moyennes pondérées selon les normes comptables du secteur public :

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Obligations au titre des régimes de retraite			
Taux d'actualisation – régime agréé	5,1 %	5,6 %	6,0 %
Taux d'actualisation – régime complémentaire	2,4 %	3,5 %	4,1 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,0 %	4,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %	2,5 %
Coût du régime de retraite			
Taux d'actualisation – régime agréé	5,6 %	6,0 %	
Taux d'actualisation – régime complémentaire	3,5 %	4,1 %	
Taux de rendement prévu des actifs	5,6 %	6,0 %	
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %	
Taux d'inflation	2,5 %	2,5 %	

12. OBLIGATION AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES RELATIVES AUX AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires aux retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire en fonction des hypothèses de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2010 pour les obligations constituées pour les obligations constituées au 31 mars 2011 et au 31 mars 2012, alors que le montant des obligations constituées au 31 mars 2010 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 1^{er} janvier 2008.

Une charge de 3 097 \$ (2 525 \$ en 2011) est comptabilisée à l'état des résultats au titre des avantages complémentaires de retraite pour refléter le coût de ces avantages durant l'exercice considéré.

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

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(39 985) \$	(34 608) \$	(30 959) \$
Montants non amortis	4 339	1 614	-
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	181	168	120
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (passif)	(35 465) \$	(32 826) \$	(30 839) \$

Le résumé des cotisations et des prestations versées au titre du régime d'avantages complémentaires de retraite au cours de l'exercice se présente comme suit :

	2012		2011	
Cotisations de l'employeur	458	\$	538	\$
Prestations versées	458	\$	538	\$

Le résumé des coûts au titre du régime d'avantages complémentaires de retraite se présente comme suit :

	2012		2011	
Le coût des avantages complémentaires de retraite est calculé comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 715	\$	1 216	\$
Intérêts sur les obligations	1 262		1 309	
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel net)	120		-	
Coût des avantages complémentaires de retraite	3 097	\$	2 525	\$

Hypothèses moyennes pondérées

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite			
Taux d'actualisation	2,4 %	3,5 %	4,1 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,0 %	4,0 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	6,0 %	7,4 %	7,6 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2030	2030
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %	2,5 %
Coût des avantages complémentaires de retraite			
Taux d'actualisation	3,5 %	4,1 %	
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	4,0 %	
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	7,4 %	7,6 %	
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,6 %	4,5 %	
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2030	2030	
Taux d'inflation	2,5 %	2,5 %	

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 2012 :

	Augmentation	Diminution
Coût total des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice et des intérêts débiteurs	796 \$	(577) \$
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite	8 141 \$	(6 183) \$

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

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

Le passif déterminé 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 plus récente évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2009 et cette valeur a été actualisée par extrapolation aux dates d'évaluation, soit au 31 décembre 2010 et au 31 décembre 2011 (au 31 décembre 2009 en 2010). La plus récente évaluation actuarielle des autres avantages postérieurs à l'emploi aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2011.

Une charge de 936 \$ (949 \$ en 2011) est comptabilisée dans l'état résultats au titre du coût relatif aux avantages postérieurs à l'emploi.

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

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(12 837)	\$	(13 247)	\$	(13 268)	\$
Montants non amortis	839		434		-	
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	357		398		96	
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi (passif)	(11 641)	\$	(12 415)	\$	(13 172)	\$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2012		2011	
Prestations versées	1 710	\$	1 706	\$

Les coûts relatifs aux avantages postérieurs à l'emploi sont composés des éléments suivants :

	2012		2011	
Le coût du régime d'avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice se calcule comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	439	\$	417	\$
Intérêts sur les obligations	454		532	
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel net)	43		-	
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	936	\$	949	\$

Hypothèses moyennes pondérées :

	2012	2011	1 ^{er} avril 2010
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi			
Taux d'actualisation	2,4 %	3,5 %	4,1 %
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,0 %	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %	2,5 %
Augmentation du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Coûts des avantages postérieurs à l'emploi			
Taux d'actualisation	3,5 %	4,1 %	
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,5 %	3,5 %	
Taux d'inflation	2,5 %	2,5 %	
Augmentation du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %	

Pour l'exercice clos le 31 mars 2012, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 365 \$ (397 \$ en 2011), qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise depuis le 1^{er} janvier 2003.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

(a) Classement des instruments financiers

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

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Actifs financiers						
Trésorerie	- \$	8 353 \$	- \$	9 580 \$	- \$	11 054 \$
Débiteurs	-	9 971	-	9 035	-	9 505
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	-	1 222	-	3 396	-	-
Instruments financiers dérivés	3 147	-	4 008	-	156	-
	3 147 \$	19 546 \$	4 008 \$	22 011 \$	156 \$	20 559 \$
Passifs financiers						
Créditeurs et charges à payer	- \$	30 565 \$	- \$	29 211 \$	- \$	18 993 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	-	-	-	-	-	1 234
Instruments financiers dérivés	1 015	-	275	-	1 865	-
	1 015 \$	30 565 \$	275 \$	29 211 \$	1 865 \$	20 227 \$

(b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions 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 2012 sont toutes classées au niveau 1, puisqu'elles ont été établies d'après les cours cotés sur les marchés actifs pour des actifs et des passifs identiques. Plus précisément, la juste valeur des liquidités soumises à restrictions conservées dans un compte de garantie bloqué en euros est déterminée d'après le taux de change de la Banque du Canada au 31 mars. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2012, qui reflète 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.

(c) Instruments dérivés

Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, qui sont évalués à la juste valeur, 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 :

	2012				2011	1 ^{er} avril 2010
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	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 - 3,16	1 260	795	321	-
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2014	2,84 - 3,05	546	124	-	-
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	81,00 - 110,95	18	292	1 768	-
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2013	82,00 - 103,59	96	1 836	345	-
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2014	96,00 - 104,25	14	100	-	-
				3 147 \$	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 %.

	2012			2011	1 ^{er} avril 2010	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$/CAN/euro	Montant nominal (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 :

	2012				2011	1 ^{er} avril 2010
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	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	110,35 - 110,75	10	(82)	(29)	-
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2014	95,00 - 105,20	18	(323)	-	-
				(405) \$	(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 %.

	2012				2011	1 ^{er} avril 2010
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$/CAN/euro	Montant nominal (euros)	Juste valeur	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	-	-	-	- \$	- \$	(1 755) \$
Contrats de change à terme	2013	1,3740	12 403	(444)	-	-
Contrats de change à terme	2014	1,3740	7 235	(166)	-	-
				(610) \$	- \$	(1 755) \$

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

15. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

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

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

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

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

Risque de crédit : Risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier.

Risque de marché : Risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison de variations des prix du marché. La Société est ainsi exposée au risque de change, au risque de taux d'intérêt et au risque sur marchandises.

Risque de liquidité : Risque que la Société éprouve des difficultés à recueillir les fonds nécessaires pour honorer ses engagements liés aux instruments financiers.

Des informations sont fournies dans la présente note sur l'exposition de la Société 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.

Les expositions au risque de la Société n'ont pas changé, par rapport à l'exercice précédent, ni la façon dont elles surviennent. De même les objectifs, politiques et procédures de gestion du risque, ainsi que les méthodes utilisées pour mesurer celui-ci sont restés les mêmes.

(a) Risque de crédit

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

TRÉSORERIE

La trésorerie autre que les liquidités soumises à restrictions est déposée dans une banque à charte canadienne. Les liquidités soumises à restrictions sont 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 2012.

DÉBITEURS

Les débiteurs de la Société totalisaient 9 971 \$ au 31 mars 2012 (9 035 \$ en 2011 et 9 505 \$ en 2010). Elles se composent de créances clients d'une valeur de 5 347 \$ (5 442 \$ en 2011 et 5 311 \$ en 2010) et d'autres débiteurs s'élevant à 4 624 \$ (3 593 \$ en 2011 et 4 194 \$ en 2010), dont un montant de 2 365 \$ (2 116 \$ en 2011 et 1 971 \$ en 2010) constitue des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 53 % des créances clients (cinq clients représentaient 49 % des créances clients en 2011 et cinq clients représentaient 56 % des créances clients en 2010). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2012, environ 3 % (11 % en 2011 et 9 % en 2010) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 60 jours, alors que, 97 % (89 % en 2011 et 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 21 \$ au 31 mars 2012 (433 \$ en 2011 et 436 \$ en 2010). La provision pour créances douteuses a été établie grâce à une analyse systématique de tous les comptes faite à partir de l'expérience antérieure de la Société à l'égard des créances clients et de la solvabilité des clients.

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

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
À court terme	4 146	\$	3 953	\$	3 237	\$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	1 088		1 290		2 014	
Exigibles depuis 31 à 120 jours	19		152		159	
Exigibles depuis 121 jours et plus	115		480		337	
	5 368		5 875		5 747	
Moins : Provision pour créances douteuses	(21)		(433)		(436)	
Montant net des créances clients	5 347	\$	5 442	\$	5 311	\$

INSTRUMENTS DÉRIVÉS

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 contrepartie est considérée comme étant élevée.

(b) Risque de marché

i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 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 au ou près du taux de change budgété. La Société n'a pas d'exposition importante au risque de change, car les paiements de location ont été couverts à 100 %.

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. Une variation d'un point de pourcentage du taux d'intérêt aurait une incidence sur le montant des revenus de placement tirés des soldes de trésorerie, mais n'aurait pas des effets importants sur les états financiers.

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

Afin de gérer son exposition à la fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) avec des intermédiaires financiers. Elle met en œuvre une politique de couverture du carburant, qui vise à 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.

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

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (35 622 \$ en 2011 et 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 2012 (aucun montant en 2011, ni en 2010), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2011 et 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.

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 2011 et en 2010) pour une période indéterminée.

La banque de la Société a émis des lettres de crédit irrévocables sur la facilité de crédit d'exploitation de la Société en faveur de CIBC Mellon Trust Company, aux fins d'une fiducie pour le régime de retraite des salariés de Marine Atlantique S.C.C. Ces lettres de crédit totalisent 31 422 \$ (31 422 \$ en 2011 et 29 148 \$ en 2010) et viennent à expiration le 31 décembre 2012. 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 \$ (15 425 \$ en 2011 et 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 \$ (15 997 \$ en 2011 et 10 402 \$ en 2010).

La valeur comptable des créditeurs et charges à payer et des instruments financiers dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créditeurs et charges à payer s'élevait à 30 565 \$ (29 211 \$ en 2011 et 18 \$ 993 en 2010). La valeur comptable des créditeurs au 31 mars 2012 s'élevait à 14 469 \$ (17 301 \$ en 2011 et 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 15 916 \$ au 31 mars 2012 (11 910 \$ en 2011 et 10 718 \$ en 2010).

Le tableau ci-après présente un résumé des échéances des créditeurs et charges à payer, aux termes des contrats sous-jacents, au 31 mars 2012 :

	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Au 31 mars 2012						
Créditeurs et charges à payer	30 565 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	30 565 \$
Passifs financiers dérivés	210	118	198	489	-	1 015
Au 31 mars 2011						
Créditeurs et charges à payer	29 211	-	-	-	-	29 211
Passifs financiers dérivés	208	20	18	29	-	275
Au 1^{er} avril 2010						
Créditeurs et charges à payer	18 993	-	-	-	-	18 993
Passifs financiers dérivés	710	524	629	2	-	1 865

16. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2012		2011		1 ^{er} avril 2010	
Excédent accumulé lié aux activités	229 287	\$	206 300	\$	122 557	\$
Pertes de réévaluation cumulées	(1 882)		-		-	
Excédent accumulé	227 405	\$	206 300	\$	122 557	\$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2011) au titre du capital-actions. Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2012, 517 061 actions (517 061 actions en 2011) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2011) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

17. COÛTS DU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE

La Société a mené à bien son programme de renouvellement de sa flotte au cours de l'exercice clos le 31 mars 2012. La livraison des nouveaux navires loués – le *Blue Puttees* et le *Highlanders* – et leur intégration à la flotte ont occasionné des coûts hors exploitation élevés. Les coûts non liés à la main-d'œuvre sont ventilés de la façon suivante : 148 \$ (4 252 \$ en 2011) au titre des autres charges, dont 144 \$ (3 178 \$ en 2011) en services professionnels et frais de déplacement; 414 \$ (2 166 \$ en 2011) au titre des matériaux, fournitures et services; 204 \$ (1 654 \$ en 2011) au titre du carburant; 349 \$ (1 564 \$ en 2011) au titre des réparations et entretien; et 86 \$ (365 \$ en 2011) au titre de l'assurance, loyer et services publics. Un montant additionnel de 1 182 \$ (4 231 \$ en 2011) a été comptabilisé dans l'état des résultats, au poste « Salaires et avantages sociaux ».

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 595 \$ (1 410 \$ en 2011) avec d'autres sociétés d'État, des ministères et des organismes fédéraux. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes 2a) et 4 afférentes aux états financiers. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

19. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

(a) Le montant total requis pour terminer les travaux en cours au 31 mars 2012 se chiffrait à 5 168 \$ (1 370 \$ en 2011 et 5 471 \$ en 2010). Le solde au titre de ces contrats sera réglé au cours de l'exercice fiscal 2012-2013.

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

	Affrètement		Autre		Total	
2012-2013	41 117	\$	306	\$	41 423	\$
2013-2014	34 998		266		35 264	
2014-2015	22 759		114		22 873	
2015-2016	18 243		-		18 243	
	117 117	\$	686	\$	117 803	\$

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

20. PASSIFS ÉVENTUELS

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 167 \$ (387 \$ en 2011 et 300 \$ en 2010) pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Un montant correspondant a donc été comptabilisé dans les états financiers. Il y a aussi des réclamations supplémentaires estimées à 1 465 \$ (1 564 \$ en 2011 et 905 \$ en 2010) pour lesquelles le risque que l'événement futur déterminant se produise est indéterminable. Aucun montant n'a donc été comptabilisé pour ces réclamations. Ces estimations ont été établies en posant des jugements professionnels et en tenant compte des expositions maximales, qui sont limitées en raison des franchises fixées.

21. MONTANTS BUDGÉTÉS

Les montants budgétés sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis dans le cadre du Plan d'entreprise de la Société et approuvés par le Conseil d'administration. Certains de ces montants, qui reposaient initialement sur les principes comptables généralement reconnus du Canada, ont été modifiés pour être conformes aux normes comptables du secteur public du Canada.

La Société n'a dépassé pas sa limite globale établie pour ses dépenses ou ses immobilisations corporelles au cours de l'exercice.