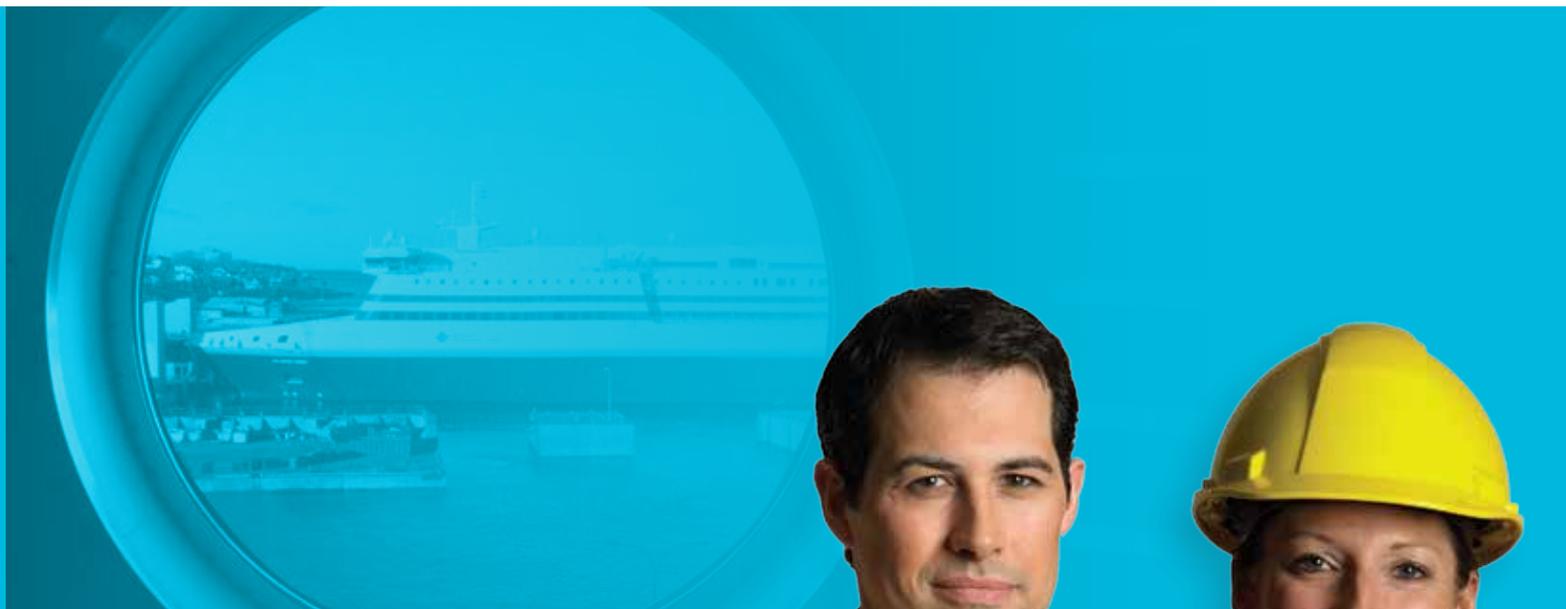




2015-2016

RAPPORT ANNUEL



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Faits saillants de 2015-16	1
Message du conseil d'administration	2
Message du président et chef de la direction	3
Nos rôle et service.....	4
Rétrospective de l'année.....	8
La sécurité avant tout	14
L'accent mis sur nos clients.....	19
Une main-d'œuvre solide, qualifiée et dévouée.....	23
Projets pour l'avenir	28
Fierté pour notre service et nos communautés.....	29
Vers un changement positif	
Vue d'ensemble des activités du conseil d'administration et de la direction.....	33
Aperçu financier	37
États financiers	43

FAITS SAILLANTS DE 2015-16



NOMBRE DE TRAVERSÉES

1 684



PASSAGERS

322 661



VÉHICULES PASSAGERS

116 574



VÉHICULES COMMERCIAUX

95 914



PONCTUALITÉ

(À L'EXCLUSION DES RETARDS DUS AUX CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES)

91%

MESSAGE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Marine Atlantique a connu une autre année de croissance et d'amélioration alors que nous avons continué à apporter des améliorations à notre service de façon à mieux répondre aux besoins de nos clients d'une manière sécuritaire, fiable et efficace.

À partir de l'achat du *Blue Puttees* et du *Highlanders* jusqu'à l'ouverture d'un nouvel immeuble de terminal à North Sydney, les investissements réalisés par le gouvernement du Canada permettent de développer un service sur lequel nos clients peuvent compter. Ces améliorations sont une grande source de fierté pour nos employés. Je tiens à remercier le gouvernement fédéral pour son engagement continu, en particulier par l'investissement de 200 millions \$ destinés à l'achat de nos nouveaux navires, qui se sont avérés être des atouts importants et qui procureront une base solide pour un service de traversier de haute qualité pour les années à venir.

Nos succès sont guidés par notre vision d'entreprise ainsi que par nos valeurs de sécurité, le travail d'équipe, l'engagement, l'intégrité et l'excellence. Ces valeurs sont concrétisées par nos employés : les femmes et les hommes qui gardent nos navires en service chaque jour et qui sont l'épine dorsale de notre opération.

Un changement ne se fait pas du jour au lendemain; il faut du temps, du travail acharné et de l'engagement. Forts des résultats positifs dans nos taux de satisfaction des clients, de la ponctualité et de la fiabilité, nous continuerons à travailler avec ardeur pour obtenir des résultats encore meilleurs pour les personnes qui comptent sur notre service de traversier.

Bien que les projets d'investissement dans les infrastructures reliés à la récente enveloppe de financement fédéral de cinq ans sont maintenant terminés, nous persistons dans nos efforts pour transformer nos processus commerciaux afin de mieux servir nos clients. Ces améliorations se poursuivront au cours des 12 prochains mois.

En collaboration avec notre équipe de direction dévouée, Marine Atlantique devient une organisation moderne et efficace qui offre des services à la clientèle de haute qualité. Nous poursuivons également notre travail et la collaboration avec le gouvernement du Canada alors que nous nous préparons pour les prochaines phases du renouvellement de la flotte et à de nouvelles initiatives afin d'atteindre des niveaux de service attendus de nos clients. Par nos actions et nos initiatives, nous sommes enthousiastes à l'idée d'apporter encore d'autres améliorations dans l'année à venir.

Bien à vous,

A handwritten signature in blue ink that reads "Sharon Duggan". The signature is fluid and cursive.

Sharon Duggan,
présidente du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Il est très gratifiant de repenser à tout le travail acharné que les employés de Marine Atlantique a réalisé au cours des cinq dernières années pour le renouvellement de notre flotte, la mise à niveau de notre infrastructure à terre et le rehaussement de l'efficacité de nos processus commerciaux. Ce dernier exercice nous a permis de terminer les projets restants reliés à l'infrastructure qui ont découlé de l'investissement réparti sur cinq ans de l'ordre de 521 millions de dollars du gouvernement du Canada dans notre service de traversier, y compris l'ouverture de notre nouveau terminal de pointe à North Sydney.

Les efforts de nos employés ont constitué une partie importante de notre évolution. Avec la sécurité en tête de nos priorités, notre équipe est engagée à servir nos clients avec intégrité et excellence. Connaissant un taux de ponctualité de 91 pour cent (à l'exclusion des retards dus aux conditions météorologiques), les efforts et l'accent de nos employés sur le transport à temps de nos clients jusqu'à leur destination se reflètent par une augmentation de plus de 20 pour cent dans le taux de satisfaction des clients depuis 2010. Nous avons aussi connu la première hausse d'un exercice à l'autre des tarifs passagers depuis un certain nombre d'années, gage des efforts des employés dans toute l'organisation.

Même si plusieurs grands projets matériels se soient terminés au cours de la dernière année, de nombreuses initiatives intéressantes sont en cours au sein de la société. L'achat du *Blue Puttees* et du *Highlanders* nous procurera la base de notre flotte à long terme. Notre objectif est maintenant fixé sur le remplacement du *Atlantic Vision* et du *Leif Ericson*.

Les changements apportés à nos processus commerciaux ont également été une part importante de nos activités au cours de l'année. Avec des clients commerciaux représentant environ 70 pour cent de nos activités commerciales, nous avons lancé un système de suivi des remorques sans tracteur en temps réel afin de mieux répondre à leurs besoins. Les améliorations technologiques ont également augmenté l'efficacité d'autres processus commerciaux, y compris le stockage de données et les pratiques financières. Alors que plusieurs de ces améliorations seront dans nos systèmes dorsaux, chaque client, employé et fournisseur de Marine Atlantique seront touchés par les améliorations. Nous avons également lancé avec succès une campagne de rabais pilote pour le service *Argentia-North Sydney*; les résultats obtenus nous aideront à développer une nouvelle structure de prix à l'avenir.

Nous sommes engagés à fournir un service de traversier solide, moderne et efficace et à travailler avec nos clients pour apporter des améliorations qui profitent à leurs besoins et à ceux de Marine Atlantique. Nous sommes reconnaissants envers nos clients et nous nous efforçons constamment de renforcer notre service. Les améliorations qui ont eu lieu et notre approche d'équipe ont donné lieu à des changements positifs, mais il reste encore beaucoup à faire. J'ai hâte de poursuivre nos progrès au cours de la prochaine année.

Sincères salutations,

A handwritten signature in blue ink that reads "P. Griffin". The signature is fluid and cursive.

Paul Griffin,
président et chef de la direction

NOS RÔLE ET SERVICE

Marine Atlantique assume le mandat constitutionnel de « maintenir, en fonction de la demande, entre North Sydney et Port aux Basques, un service de navires à vapeur de passagers ».

PROFIL DE NOTRE SOCIÉTÉ

Marine Atlantique est une société d'État chargée de remplir le mandat constitutionnel d'offrir un service de transport de marchandises et de passagers entre North Sydney en N.-É. et Port aux Basques, T.-N.-L. Ce service est essentiel pour la liaison entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador au Canada continental.

Marine Atlantique, dont le siège social est à St. John's à T.-N.-L., gère des terminaux à Port aux Basques à T.-N.-L., à Argentia à T.-N.-L. et à North Sydney en N.-É. et procure des services de traversier sur deux liaisons : un service de traversier quotidien à longueur d'année de 96 miles nautiques entre Port aux Basques et North Sydney et un service de traversier saisonnier de 280 miles nautiques entre Argentia et North Sydney.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace : le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, le *Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*. La société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

NOTRE VISION

En nous appuyant sur notre riche tradition, nous offrons un lien de transport public précieux qui améliore le bien-être de nos clients et de ceux qui dépendent d'eux.

NOTRE MISSION

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

NOS VALEURS



SÉCURITÉ

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



TRAVAIL D'ÉQUIPE

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



ENGAGEMENT

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



INTÉGRITÉ

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



EXCELLENCE

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

NOS ACTIVITÉS

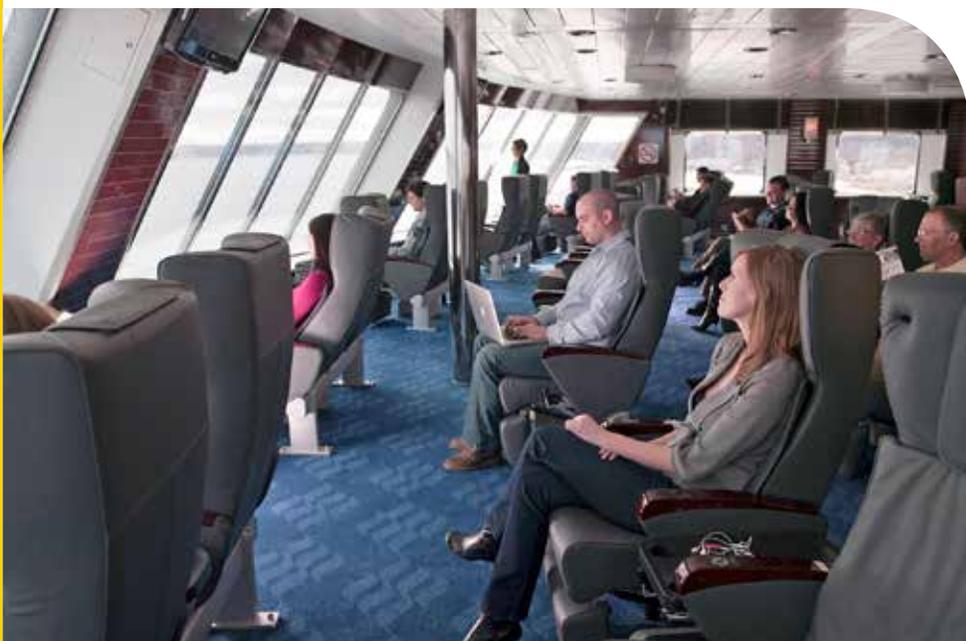
Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules, conformément à son mandat. Ainsi, la société transporte quotidiennement des passagers, des véhicules passagers et leurs occupants, des camions gros porteurs et chauffeurs, des remorques sans tracteur (remorques seules sans conducteur) et d'autres véhicules comme les autocaravanes, les autocars et les motocyclettes.

Seul service à assurer la traversée quotidienne entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse à longueur d'année, la société transporte des produits entrant et quittant la province par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises comme des fruits, des légumes, des produits laitiers, des viandes, des poissons frais, des matières dangereuses et des fournitures médicales sont transportés quotidiennement et les industries locales de Terre-Neuve se fient à notre service pour maintenir une chaîne d'approvisionnement à l'intention de leur clientèle de l'île. Il est important pour Marine Atlantique de servir les clients commerciaux, car ce segment de la clientèle représente une partie considérable de l'ensemble de l'achalandage.

Comme il s'agit du seul moyen de transport quotidien des véhicules passagers vers l'île et en provenance de celle-ci, Marine Atlantique constitue aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers assurent la liaison entre l'île de Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada. Au cours des mois de l'été, Marine Atlantique transporte un grand nombre de touristes, résidents et non-résidents, et joue un rôle clé dans le soutien de l'industrie du tourisme de la province.

Marine Atlantique offre un service de traversiers rouliers (à savoir, elle transporte des passagers et des véhicules embarquant sur la navire par des rampes d'accès) avec des navires conçus pour répondre aux besoins de sa clientèle diversifiée. À partir de l'envoi de grands volumes de marchandises jusqu'à l'offre de commodités modernes à ses passagers, Marine Atlantique s'efforce de procurer une expérience de voyage de qualité à tous ses clients.

Marine Atlantique est une société de transport qui procure une liaison essentielle entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse, et elle 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 ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

Les liaisons nautiques qu'assure Marine Atlantique comptent parmi les plus exigeantes au monde. En activité à longueur d'année, les navires et les équipages de la société naviguent tout autant pendant les journées agréables d'été que dans des conditions hivernales difficiles.

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

activités en période hivernale, ce qui illustre les raisons pour lesquelles Marine Atlantique nécessite des navires de cote glace pour assurer son service.

Si l'on tient compte de l'environnement d'exploitation dans lequel Marine Atlantique offre ses services, il est évident que la société a besoin de navires de cote glace modernes et bien entretenus, ainsi que d'employés hautement qualifiés et formés. De par sa nature, le service offert par Marine Atlantique exige la réalisation d'opérations complexes et l'accent est toujours mis sur un service sécuritaire, de qualité et efficace à nos clients.

NOS NORMES DE SÉCURITÉ ET NOS RÈGLEMENTS

Les navires de Marine Atlantique sont entretenus conformément à des normes élevées de sécurité et réglementaires, inspectés par la société DNV, une des plus grandes sociétés de classification du monde et sont conformes aux lois et règlements de la sécurité maritime de l'État du pavillon, établis par Transports Canada. Le système de gestion de la sécurité de la société est vérifié par une société indépendante, la Lloyd's Register, afin de garantir qu'il est conforme aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Marine Atlantique est assujettie à divers règlements et lois, notamment le *Code canadien du travail*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements apparentés, le Code maritime international des marchandises dangereuses, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et les règlements apparentés, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et les règlements apparentés, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs et les exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre.



RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

Depuis 2010, on a mis un accent significatif sur l'investissement de 521 millions \$ octroyé par le gouvernement du Canada en vue du renouvellement des navires et des infrastructures. L'enveloppe de financement de cinq ans a pris fin au cours de l'exercice 2014-15, alors que tous les projets reliés au financement ont été conclus au cours de l'année. Nous avons mis l'accent sur la configuration de la future flotte et le renouvellement des processus commerciaux au cours de l'année dans le but d'améliorer davantage le service et de poursuivre la lancée positive au sein de l'organisation.

RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

ACHAT DU *BLUE PUTTEES* ET DU *HIGHLANDERS*

En mai, le gouvernement du Canada a annoncé un financement d'environ 200 millions \$ pour l'achat du *Blue Puttees* et du *Highlanders*, deux navires qui se sont joints à la flotte de Marine Atlantique en 2010 et 2011, respectivement, et qui ont été un élément important du service de traversiers amélioré. Depuis l'arrivée des deux navires, les niveaux de satisfaction de la clientèle ont augmenté de 20 points de pourcentage et notre performance en temps a augmenté jusqu'à 91 pour cent. La capacité accrue des navires nous permet de transporter beaucoup plus de marchandises et de passagers dans une période de temps plus courte, réduisant ainsi les délais de récupération des retards dus aux conditions météorologiques.

L'ajout de ces navires à la flotte offre à long terme procure une garantie accrue d'un service à la clientèle de haut niveau. Alors que le *Blue Puttees* et le *Highlanders* forment la base de la flotte, l'évaluation des options futures pour le remplacement du *Atlantic Vision* et du *Leif Ericson* est maintenant en cours.

OPTIONS DE LA FLOTTE FUTURE

En tant qu'élément clé de la prochaine phase du processus de renouvellement de la flotte de Marine Atlantique, la société a émis une demande d'information pour recueillir des données en ce qui concerne les entreprises disponibles et la capacité du marché pour la fourniture de navires nécessaires à notre flotte.

La demande d'information, qui a été publiée sur le site de l'approvisionnement du gouvernement du Canada en février 2016,

invitait des fournisseurs intéressés à donner des renseignements sur leur organisation qui présentaient leur capacité à fournir des navires nouvellement construits et des navires existants modifiés pour répondre aux spécifications de Marine Atlantique. En fin d'année, cette information était en cours d'examen afin de déterminer les prochaines étapes dans le cadre de ce processus pluriannuel.





RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES À TERRE

TERMINAL DE NORTH SYDNEY

L'un des derniers projets associés à l'investissement relié aux infrastructures par le gouvernement du Canada du budget de 2010 était constitué de la construction du nouvel immeuble de terminal à North Sydney. La nouvelle installation moderne, efficace et respectueuse de l'environnement a officiellement ouvert ses portes au début de juin et a gagné la popularité auprès des clients. Offrant de nouveaux équipements tels qu'une aire de repos avec sièges pour les conducteurs commerciaux, cette installation de pointe répond mieux aux besoins des clients tout en améliorant les besoins opérationnels du terminal de Marine Atlantique.

Avec l'ouverture du nouveau terminal, l'ancien bâtiment a été démolit et un nouvel espace de rassemblement qui peut recevoir environ 80 remorques sans tracteur supplémentaires a été ajouté dans le cadre du réaménagement de la cour du terminal. Cela a permis une disposition d'aire de stationnement améliorée pour les clients.

RENFORCEMENT DES PROCESSUS COMMERCIAUX

Des activités se sont poursuivies tout au long de l'exercice pour renforcer et améliorer les opérations commerciales de la société. À partir de la modernisation des processus commerciaux, du lancement de technologies nouvelles et plus efficaces et du rehaussement des communications avec les clients, la société a progressé sur plusieurs fronts pour devenir encore plus efficace.

RENOUVELLEMENT DES PROCESSUS COMMERCIAUX

Le renouvellement des processus commerciaux est une initiative à l'échelle de la société répartie sur plusieurs années visant à identifier des processus et des technologies plus efficaces qui permettront à Marine Atlantique de rationaliser les activités et d'intégrer les processus de travail. Conçus pour aider à renforcer davantage notre entreprise, les avantages de la mise en œuvre de ce projet seront ressentis pendant de nombreuses années.

Au cours de l'année, la société a terminé l'étape de l'analyse relative à la mise en œuvre éventuelle d'un système de planification des ressources et en fin d'année, l'élaboration d'un document d'appel d'offres pour solliciter l'intérêt des fournisseurs était en voie d'achèvement. L'émission de l'appel d'offres est prévue pour la prochain exercice à la suite duquel la société choisira la solution la mieux adaptée pour gérer et intégrer les fonctions commerciales de la société.

SYSTÈME DE GESTION DE TERMINAL - PHASE II DU PROJET DES REMORQUES SANS TRACTEUR

Au cours de l'exercice 2014-15, la société a mis en œuvre la première phase d'un système automatisé pour améliorer le suivi et la normalisation pour le chargement et le déchargement des remorques sans tracteur. Au cours de l'exercice 2015-16, la deuxième phase du projet a été achevée, fournissant aux clients des informations en temps réel sur leurs remorques sans tracteur se trouvant sur la propriété de Marine Atlantique.

En utilisant un lien de site web commercial bilingue, les clients ayant des remorques sans tracteur peuvent accéder à des informations telles que l'heure d'arrivée de leur remorque sans tracteur sur la propriété Marine Atlantique, le moment du chargement de la remorque sur le navire et son arrivée au port de destination. Cette information est à la disposition des clients 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et a reçu des commentaires très positifs de la part des représentants de l'industrie du camionnage depuis sa mise en œuvre.





PROJET DE CENTRE DE DONNÉES

Mis en œuvre au cours de l'exercice 2014-15, le projet de centre de données avait pour objectif d'améliorer la protection, la sécurité, la disponibilité et la fiabilité des informations d'entreprise de Marine Atlantique.

Tout au long de l'exercice 2015-16, les données ont été migrées avec succès au nouveau centre de niveau entreprise; ce qui a permis à la société d'évaluer les informations stockées et partagées, de mettre en œuvre de nouvelles mesures pour protéger nos informations d'entreprise et de rehausser les capacités d'information et de données. Ces améliorations ont renforcé la croissance de Marine Atlantique dans la fonction Gestion/Technologie de l'information.

GESTION DE PROJETS

Le nombre de projets entrepris au sein de Marine Atlantique au cours des dernières années a augmenté de manière significative de même que l'accent qui a été mis sur l'élaboration d'une fonction rehaussée de gestion de projet. Au cours de l'année, on avait mis un accent continu sur le développement de ces compétences pour assurer que la société dispose des capacités pertinentes pour guider et élaborer des plans de projet, cibler les résultats de travail et atteindre les résultats budgétaires. La réalisation de projets a découlé de cet accent accru sur l'approche de la planification du projet.

RENFORCER LES DISPOSITIONS ET LES SERVICES BANCAIRES

Dans le cadre de nos efforts pour devenir plus moderne et plus efficace, la société a commencé à explorer les options relatives à de nouvelles dispositions bancaires dans le but d'améliorer les services et de fournir la meilleure valeur pour Marine Atlantique.

Au cours de l'année, un appel d'offres pour des services bancaires a été émis avec un nouveau fournisseur choisi ultérieurement pour fournir des services bancaires et financiers à la société. Grâce à ce processus, Marine Atlantique a réalisé des économies nettes dans les frais bancaires, des frais de transaction inférieurs, de nouveaux produits et services, des technologies améliorées, une réduction des risques et une plus grande efficacité.

TRANSFERT ÉLECTRONIQUE DE FONDS REHAUSSÉ

Le transfert électronique de fonds a été renforcé tout au long de l'année, offrant des avantages immédiats à nos clients par le paiement de factures plus rapide. D'autres gains en efficacité ont été réalisés grâce à l'élimination des frais d'affranchissement et des processus améliorés.

TECHNOLOGIE D'ENTREPOSAGE EFFICACE

Le recours à des scanners d'entrepôt permet aux employés de mieux suivre et gérer les demandes de marchandises. Le nouveau processus de numérisation permet un meilleur suivi des stocks, une plus grande précision et une réduction du temps requis pour le comptage, le transfert, la sélection et la livraison des marchandises, augmentant ainsi l'efficacité de l'entreposage.

NOUVEAU PROCESSUS DE CHARGEMENT DU NAVIRE

En travaillant ensemble, les employés de nos terminaux ont mis en œuvre un nouveau processus de chargement de nos navires qui rehausse davantage la sécurité des employés et des clients. Bien qu'une sécurité accrue fût l'objectif principal du changement, une plus grande efficacité au cours du processus de déchargement s'est avéré être un avantage supplémentaire.



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT



Pour la deuxième fois en moins de cinq ans, le Comité SST du terminal de Port aux Basques a été reconnu en tant que Comité SST de l'année de Terre-Neuve-et-Labrador (2014).

Toutes nos félicitations aux membres du comité: Eric Davis, Brad Matthews, Ross Skinner, Dave Stockley, Basil Taylor, Dave Mauger, Robert Horwood, Gwen Davis, Betty-Lynn Battiste, Bob Green, Tony Jeans, Tammy Buckhurst, Sharmaine Strickland, Dave Keats, Darryl Matthews et Carolann Keough pour un travail bien fait et une autre démonstration de ce que vous faites de mieux, assurer la sécurité des gens!

La sécurité est la priorité la plus importante de Marine Atlantique et fait partie de tout ce que nous faisons. Mais, quelle est l'importance de notre engagement envers la sécurité? Elle implique chaque employé, en commençant par le président et chef de la direction. Les comités de santé et sécurité au travail (SST) de Marine Atlantique sont présents à chaque emplacement. Les employés tiennent régulièrement des discussions de « boîte à outils » mettant en évidence la sécurité, la formation en matière de sécurité et l'accent sur les incidents et les accidents afin d'éviter des incidents plus graves à l'avenir.

La sécurité des employés, des clients et des entrepreneurs continuera d'être au cœur de chaque décision qui est prise.

RENFORCEMENT DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ

La santé et la sécurité des employés continuent d'être un thème dominant dans toutes les activités de Marine Atlantique. De nouveaux programmes, initiatives et ressources ont été ajoutés au cours de l'année pour bâtir sur des investissements antérieurs et renforcer l'approche rehaussée sur les questions de santé et de sécurité au sein de la société. Les postes de direction au sein du service santé, sécurité et environnement (SSE) ont été transférés au nouvel immeuble de terminal de North Sydney nouvellement ouvert pour se rapprocher des activités opérationnelles quotidiennes, en mettant un plus grand accent sur la sécurité.

PROGRAMME DE MIEUX-ÊTRE (MYHEALTH)

Les programmes de bien-être de Marine Atlantique porte une grande attention sur la santé et le bien-être des employés. Se fondant sur des initiatives de bien-être réussies de la société, un nouveau programme intitulé « myHealth » a été lancé au cours de l'année. Ce programme amélioré a été élaboré pour mettre davantage l'accent sur la santé des employés par le biais d'un certain nombre d'initiatives, y compris l'accès aux professionnels de la santé, des programmes de soutien et des programmes d'activités visant à encourager les employés à adopter et à maintenir des comportements sains. Le but du programme est de développer une main-d'œuvre plus engagée et plus en santé qui permettra d'améliorer le bien-être physique, mental et émotionnel de chaque employé.



GLOBAL CORPORATE CHALLENGE

La participation de Marine Atlantique au Global Corporate Challenge (Défi mondial des entreprises) continue d'être une initiative de vie saine populaire dans le programme « myHealth » et encourage les équipes d'employés à rivaliser avec d'autres entreprises dans une course en ligne simulée dans le monde entier. Le but de ce défi est d'augmenter l'activité physique, d'améliorer les habitudes alimentaires et d'encourager des modes de vie plus sains, tout en favorisant la participation de l'équipe.

POINTS SAILLANTS DU GLOBAL CORPORATE CHALLENGE

25
équipes

175
employés

217 246 212
pas

139 038
km

8 717 246
calories brûlées!



LA FAMILLE WALKER

Pour la 2^e année consécutive, la famille Walker a reçu le prix Spirit - la meilleure équipe de Marine Atlantique.



Murray Hupman, v.-p. exploitation, reçoit un prix pour sa participation au Global Corporate Challenge.



Marine Atlantique appuie fièrement la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST). Cet événement annuel a lieu à chaque mois de mai et encourage les employeurs, les travailleurs et tous les partenaires de la santé et de la sécurité au travail à collaborer et à promouvoir la prévention des blessures et des maladies en milieu de travail.

PROGRAMME DE GESTION DES LIMITATIONS FONCTIONNELLES

À la suite d'une maladie ou d'une blessure, tout le monde bénéficie du retour au travail d'un employé aussi rapidement qu'il est sécuritaire de le faire. Marine Atlantique est engagée à travailler avec les employés qui font face à une blessure ou à une maladie, et à les aider à tous les stades de leur affection.

Au cours de l'année, Marine Atlantique a mis en œuvre de nouveaux processus de gestion de l'invalidité relativement aux rapports et au suivi des maladies ou des blessures des employés. Les processus et les ressources améliorés procureront aux employés des soins appropriés pendant leur maladie ou guérison de blessure favorisant ainsi un retour rapide et en toute sécurité au travail.

ACTIVITÉS DE COMMUNICATIONS INTERNES DÉDIÉES ET CIBLÉES

L'ajout d'une nouvelle section SSE élargie du bulletin des employés de la société, le *Strait Talk*, a été mis en œuvre au cours de l'année afin de faire des renseignements sur la santé et la sécurité, une partie essentielle de la publication mensuelle. Cette section comporte le partage des informations et des mises à jour sur les initiatives et les programmes, et fournit aux employés des renseignements importants de sorte à les aider à assurer leur sécurité et leur santé à la maison et au travail.

PLAN D'ASSAINISSEMENT DE TERMINAL

Avec l'ouverture du nouvel immeuble de terminal de North Sydney, Marine Atlantique a mis en œuvre un nouveau plan d'assainissement de terminal au cours de l'année visant à maintenir un environnement sûr, propre et sanitaire, à assurer que les produits de nettoyage sont respectueux de l'environnement, à décrire les activités d'intervention face à des situations particulières et à protéger les employés et les clients contre des problèmes potentiels reliés à l'assainissement. Cette approche améliorée de l'assainissement est en cours d'utilisation aux trois propriétés de terminal.



RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ET DE LA PRÉPARATION EN PRÉVISION DES URGENCES

SERVICES D'INTERVENTION D'URGENCE DNV GL

En consultation avec notre société de classification, DNV GL, Marine Atlantique a investi dans un accès en tout temps aux services d'intervention d'urgence (ERS) de DNV GL. Ce centre d'intervention est composé de marins et de professionnels d'intervention d'urgence qui ont répondu à de nombreuses situations d'urgence dans le monde entier. Marine Atlantique a un accès immédiat aux professionnels techniques qui, travaillant aux côtés de nos experts en la matière, sont en mesure de fournir des points de vue et des conseils supplémentaires lors de la résolution des problèmes, de formuler des recommandations et de proposer des suggestions aux défis opérationnels. Ceci est conçu pour aider à maximiser la réponse et à minimiser l'impact dans l'éventualité d'une situation d'urgence.



SÉCURITÉ EN MER TROIS

Se fondant sur les exercices précédents, un événement d'intervention d'urgence simulée intitulé « Sécurité en mer Trois » a eu lieu dans le but de pratiquer le plan d'intervention d'urgence de Marine Atlantique. Cet exercice a permis de mettre à l'épreuve la préparation de la société pour répondre à une situation d'urgence, d'identifier des points d'amélioration et de fournir aux employés une autre occasion d'apprendre à partir d'un exercice de simulation. Environ 70 employés ont participé au scénario, ainsi que des organismes externes des communautés environnantes.

COLLABORATION ENTRE AGENCES

Le travail et le développement des relations professionnelles avec les autorités externes a continué d'être une priorité du personnel de la sécurité. Grâce à des enquêtes conjointes réalisées en collaboration avec les corps de police régionaux et nationaux et des présentations de conférences sur les expériences reliées à la mer, le partage de l'information continuera d'être une partie importante des opérations sécuritaires.



ENGAGEMENT REHAUSSÉ EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

CERTIFICATION LEED

Grâce à la planification détaillée, l'analyse et la conception, le nouvel immeuble de terminal de Marine Atlantique à North Sydney fera l'objet d'une demande de certification LEED du Conseil Vert du Canada démontrant que sa conception constitue un chef de file du point de vue énergétique et environnementale. De nombreuses caractéristiques du bâtiment permettront d'économiser de l'énergie et favoriseront une empreinte environnementale plus positive pour le présent et l'avenir.

SURVEILLANCE ET RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Alors que la société poursuit la transition vers du carburant diesel marin plus dispendieux afin de répondre aux nouvelles exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre d'ici le 1^{er} janvier 2020, les efforts internes ont été poursuivies afin de surveiller et de réduire la consommation de carburant. Grâce à un programme de gestion du carburant et d'établissement de la consommation moyenne, des projets d'alimentation à terre, une meilleure correspondance capacité/demande et les processus d'approvisionnement améliorés, des efforts continus sont déployés pour réduire la consommation de carburant et les coûts élevés du carburant associés à l'exploitation de notre flotte.

ALLIANCE VERTE

Poursuivant notre engagement envers l'excellence environnementale, Marine Atlantique est membre de l'Alliance verte, le plus important programme environnemental volontaire de l'industrie maritime en Amérique du Nord. Par le biais de ce programme, la société s'est engagée à entreprendre des actions concrètes qui vont au-delà des exigences réglementaires visant à améliorer la performance environnementale et la durabilité.

PLAN DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Au cours de l'exercice, la société a entrepris un examen des documents et des inspections de sites pour commencer le processus d'élaboration d'un plan global de gestion de l'environnement. L'élaboration de ce plan se poursuivra au cours de l'exercice 2016-17 et contribuera à formuler des mesures visant à surveiller et à traiter les problèmes environnementaux identifiés ou ceux qui pourraient devenir des problèmes à l'avenir.

TALONS DE CHÈQUE ÉLECTRONIQUES

Marine Atlantique est engagée à réduire son empreinte environnementale et continue de prendre des mesures pour éliminer les déchets inutiles. De ce fait, les talons de chèque sur papier ont été éliminés au cours de l'année. Les employés peuvent désormais accéder à leurs talons de chèque par voie électronique; ce qui a réduit la quantité de papier acheté et posté toutes les deux semaines.

Quelles sont les zones de contrôle des émissions de soufre?

L'Organisation maritime internationale a désigné les zones à travers le monde pour réduire les émissions de soufre. Le Canada est signataire de ces accords et est donc mandaté pour satisfaire la nouvelle réglementation.



L'ACCENT MIS SUR NOS CLIENTS



Assurer à nos clients une expérience agréable de qualité demeure un élément clé pour Marine Atlantique. De nombreuses initiatives ont été mises en place au cours des dernières années pour rehausser le voyage de nos clients, y compris de nouvelles approches, technologies et campagnes. La société continuera à travailler pour répondre aux attentes et aux besoins des clients.



Les clients sont **très satisfaits de la courtoisie du personnel** à bord des navires et aux terminaux.



Les clients sont susceptibles de **recommander Marine Atlantique** à leurs amis et à leur famille.



Les clients nous ont affirmé que leurs **attentes avaient été atteintes ou surpassées**.



Les clients sont **très satisfaits de l'expérience à bord**.



Les clients sont **très satisfaits de la fiabilité du service** de Marine Atlantique.



STATISTIQUES DE L'ACHALANDAGE POUR L'ÉTÉ 2015 ENTRE ARGENTIA ET NORTH SYDNEY

+11,4 %
achalandage de passagers

+7,9 %
véhicules passagers

STATISTIQUES DE L'ACHALANDAGE POUR L'ÉTÉ 2015 ENTRE PORT AUX BASQUES ET NORTH SYDNEY

+5,4 %
achalandage de passagers

+6,7 %
véhicules passagers

CAMPAGNE DE RABAIS PILOTE

Marine Atlantique continue d'explorer l'offre de diverses campagnes de rabais pilote aux clients. Le but de ces campagnes est d'examiner différents modèles de tarification, y compris les rabais, les forfaits, les tarifs en dehors des périodes de pointe, avec l'objectif de développer une structure de prix améliorée pour les clients qui reflète leur situation de voyage individuelle.

CAMPAGNE DE RABAIS DE 30 % D'ARGENTIA

La première campagne pilote de réduction destinées aux passagers de Marine Atlantique a été mise en œuvre au cours de l'été de 2015. Offrant une réduction de 30 pour cent sur les tarifs de passagers et de véhicules sur le service Argentia-North Sydney, la campagne a été un énorme succès, connaissant une augmentation de 11 pour cent de l'achalandage de passagers. Les données ont montré que les nouveaux clients qui n'avaient jamais utilisé notre service, et que d'anciens clients qui n'avaient pas utilisé notre service depuis plus de trois ans, représentaient environ 50 pour cent des réservations de la campagne pilote.

CAMPAGNE DE RABAIS DE 50 % DE PAB

À la fin de février, une deuxième campagne pilote a été lancée. On offrait alors une réduction de 50 pour cent aux clients utilisant le service Port aux Basques et North Sydney pour des traversées à des dates précises entre mai et juillet 2016. Cette campagne a été conçue pour évaluer la portée du rabais et l'impact des taux réduits sur les traversées en dehors des périodes de pointe. Les résultats de cette campagne seront connus au cours de l'exercice 2016-17 et aidera Marine Atlantique à mieux comprendre une autre composante des préférences de réservation des clients.



MARKETING ET PARTENARIATS DE TOURISME

Marine Atlantique continue de travailler avec les associations de tourisme de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que les secteurs du gouvernement pour promouvoir le potentiel touristique du Canada atlantique. Marine Atlantique reconnaît le rôle vital qu'il joue dans le transport de touristes entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador et la société cherche continuellement de nouvelles façons de travailler en partenariat avec l'industrie locale du tourisme pour développer de nouvelles occasions.

EFFORTS DE MARKETING

Au cours de l'exercice 2015-16, Marine Atlantique a poursuivi ses investissements dans le marketing et a renforcé ses activités de promotion pour atteindre un public touristique plus vaste, y compris une plus grande attention portée sur le marché ontarien.

La société a également participé à un certain nombre de salons en partenariat avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador et a lancé un certain nombre de campagnes publicitaires ciblées. L'une des campagnes était axée sur les voyages vers les sites du patrimoine mondial de l'Unesco tels que Gros Morne, L'Anse aux Meadows et de Red Bay dans un effort pour attirer les touristes à visiter l'ouest de Terre-Neuve grâce à notre communauté de passerelle de Port aux Basques.

PARTENARIAT POUR LA DISTRIBUTION DE MAGAZINES À BORD DES NAVIRES

Marine Atlantique a poursuivi son partenariat de magazine à bord avec *Downhome Magazine*. Populaire auprès des clients, des exemplaires gratuits du magazine sont mis à la disposition des clients qui voyagent sur nos navires. Le magazine est recouvert d'une enveloppe portant la marque de Marine Atlantique qui comprend les profils d'entreprise, des messages et des initiatives concernant notre service de traversier.

CONGRÈS ET SALON ANNUEL DE HOSPITALITÉ TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

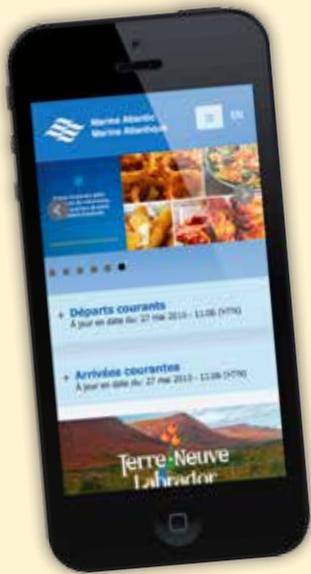
L'industrie du tourisme à Terre-Neuve-et-Labrador continue de connaître un grand succès; il emploie des milliers de personnes chaque année. En tant que partenaire de l'industrie avec le secteur du tourisme, Marine Atlantique est très heureuse de poursuivre son engagement continu dans l'écoute, les conseils et le travail avec les exploitants d'entreprises touristiques afin d'améliorer ses services et de mieux répondre à leurs besoins. Marine Atlantique est fière d'être un commanditaire fidèle du congrès et salon annuel de Hospitalité Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que de faire partie des activités de sensibilisation pour développer de nouvelles occasions et renforcer davantage le secteur du tourisme en pleine croissance.

HORAIRE AMÉLIORÉ

Au cours de l'année, un nouvel outil de projection et d'établissement de l'horaire était en cours de développement pour mettre l'accent sur l'amélioration de la prévision de l'achalandage afin de mieux faire correspondre la capacité et la demande. Cette initiative permettra à la société de satisfaire davantage les besoins de voyage de ses clients tout en gérant les coûts. Ce nouvel outil devrait être mis en œuvre au cours de l'exercice 2016-17.



Don Barnes, VP de l'expérience client, prenant la parole à la conférence HTNL.



VISITEURS MOBILES

54,8 %
des personnes ayant consulté notre site Web ont utilisé des appareils mobiles, soit une augmentation de 40 % par rapport à l'année précédente.

EXAMEN DES SERVICES À BORD

L'amélioration des services offerts aux clients à bord de nos navires est une priorité continue des plus importantes pour Marine Atlantique. Au cours de l'année, un examen des services a été entrepris afin d'identifier les domaines qui doivent être renforcés et les possibilités de croissance. Cet examen sera terminé au cours de l'exercice 2016-17.

REHAUSSEMENT DES SERVICES DE RESTAURATION À BORD

Des modifications ont été apportées aux restaurants sur le *Blue Puttees* et le *Highlanders* afin d'améliorer l'expérience de restauration à bord de nos clients en ce qui concerne la rapidité du service. Une nouvelle technologie permet aux employés d'inscrire les commandes d'aliments et de breuvages dans un appareil numérique de poche à la table, qui est ensuite envoyée directement à la cuisine pour la préparation. Cette approche conviviale à la clientèle améliore nos restaurants de service aux tables.

COMMUNICATIONS AVEC LES CLIENTS

En plus de la mise en œuvre du nouveau système de gestion du terminal pour le suivi des remorques sans tracteur et les améliorations aux systèmes d'alerte et de communication avec les clients, Marine Atlantique a continué de se concentrer sur la communication numérique avec les clients.

SITE WEB ADAPTATIF

Le lancement du nouveau site adaptatif de Marine Atlantique attire plus de visites sur le site. Avec l'évolution des technologies et un accent rehaussé mis sur l'accès d'un site Web mobile, la société voit un usage accru de clients pour cette plate-forme. Le site offre un meilleur accès à l'information, des fonctionnalités de recherche améliorée et un accès direct à l'ensemble des comptes de médias sociaux de Marine Atlantique.

MÉDIAS SOCIAUX

Marine Atlantique continue d'accroître sa présence sur les médias sociaux permettant ainsi une plus grande interaction avec les clients, les intervenants et le grand public. Grâce à nos comptes Twitter, YouTube, LinkedIn et Instagram ainsi que notre blogue, www.marineatlanticjourney.com, la société partage des informations importantes sur notre service, des histoires à caractère humain, des possibilités d'emploi et la toile de fond de notre fière histoire.

AFFICHAGE NUMÉRIQUE

Notre nouvelle plate-forme d'affichage numérique a été lancée à travers la société dans nos terminaux, sur nos navires et à nos bureaux. Pour les clients et les employés, ces écrans numériques facilitent l'accès à des informations concernant nos opérations, les horaires, les conditions météorologiques, les services, les commodités et les attraits de nos destinations. Le contenu de l'affichage numérique est en pleine croissance et constituera un outil de communication de plus en plus important.



UNE MAIN-D'OEUVRE SOLIDE, QUALIFIÉE ET DÉVOUÉE



Nos employés constituent l'épine dorsale du service de Marine Atlantique. Une main-d'œuvre hautement qualifiée, travaillante et dévouée a permis à notre société de réaliser des succès et d'élaborer des plans pour répondre aux occasions futures. À partir de la sécurité, l'aide aux clients et le développement d'une opération moderne et efficace, nos employés figurent parmi les meilleurs de l'industrie maritime.

CULTURE DE RELATIONS DE TRAVAIL POSITIVE

La société a poursuivi ses efforts en vue de promouvoir une culture de relations de travail positive au cours de l'année. Grâce à des processus constructifs de négociations et de conciliation, des relations professionnelles et efficaces ont été renforcées entre l'organisation, nos dirigeants syndicaux et nos employés. Après la conclusion réussie de trois conventions collectives en 2014-15, les trois dernières conventions collectives en suspens ont été conclues au cours de l'exercice 2015-16.

UNE MAIN-D'OEUVRE HAUTEMENT QUALIFIÉE ET FORMÉE

L'accès à la formation et le soutien au perfectionnement professionnel demeurent une priorité essentielle pour Marine Atlantique. En appuyant les possibilités d'étude supplémentaires pour les employés, la société renforce nos talents aujourd'hui et pour l'avenir.

FORMATION SUR LES FONCTIONS D'URGENCE EN MER

La sécurité joue un rôle important dans tout ce que nous faisons chez Marine Atlantique. Dans l'optique d'assurer la sécurité des opérations, les employés reçoivent une formation régulière sur leurs rôles et responsabilités au lieu de travail. La formation sur les fonctions d'urgence en mer constitue un élément important de la sécurité des opérations en mer. Faisant suite à des modifications réglementaires, tout le personnel opérant sur nos navires doit suivre une formation d'appoint au plus tard le 31 décembre 2016. Au cours de l'exercice 2015-16, Marine Atlantique a élaboré et mis en œuvre un plan qui assurera que tous les employés des navires respectent ce délai réglementé sans interruption des services.

COMPÉTENCES ET FORMATION DE MARINE ATLANTIQUE

Au cours de l'année, le premier module d'un nouveau programme de formation interactif a été lancé pour les employés des navires. Le programme procurera de nouveaux outils d'apprentissage visant à accroître les connaissances et les compétences des marins et à créer de vastes occasions pour nos employés et à mettre leurs compétences à jour. Ainsi, les employés peuvent suivre la formation à leur propre rythme et ont la flexibilité d'utiliser le matériel de formation à des fins de référence future. Des modules supplémentaires continueront d'être élaborés et mis en œuvre tout au long de 2016-2017.



DÉVELOPPEMENT DU LEADERSHIP

Pouvoir compter sur des leaders solides est une partie importante de la réussite des entreprises. Au cours de l'année, Marine Atlantique a maintenu son accent sur le développement et la croissance des compétences en leadership pour les gestionnaires en offrant des cours de perfectionnement en leadership qui comportent la formation, des discussions et de l'interaction sur une variété de sujets reliés au leadership. Les prochaines sessions sont en cours de refonte faisant suite aux commentaires des personnes qui ont suivi la formation et de nouveaux programmes sont également en cours d'élaboration en se fondant sur des commentaires des utilisateurs.

La société a également procédé à des forums des gestionnaires au cours de l'année qui ont permis de créer un cadre dans lequel les initiatives clés de Marine Atlantique ont été discutées et des commentaires ont été accueillis dans un effort visant à faire face aux défis potentiels, à profiter des occasions commerciales et à renforcer l'engagement.

AMÉLIORATION DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

En se basant sur les restructurations précédentes afin de mieux aligner les ressources et les fonctions aux besoins de Marine Atlantique, des modifications supplémentaires ont été apportées au cours de l'année au sein de la division des Ressources Humaines. Dans un effort pour renforcer la prestation des services des Ressources Humaines, y compris le recrutement et la sélection, la formation et le développement, les relations de travail, l'engagement des employés et l'efficacité organisationnelle de la société, la division a été restructurée en trois domaines fonctionnels clés - Relations de travail, Efficacité organisationnelle et Recrutement, rémunération et services aux employés et Développement organisationnel.

GESTION DU RENDEMENT AMÉLIORÉE

Un nouveau processus d'accompagnement professionnel et de planification de rendement, MYCareerCompass, a été mis en œuvre au cours de l'année pour des postes de direction sélectionnés afin de leur donner le soutien et le dialogue nécessaire pour les aider à mieux gérer leur rôle actuel et de mieux les équiper pour des rôles plus difficiles au sein de l'organisation. Ces initiatives ont aidé les gens à mieux comprendre et gérer les attentes relatives à la charge de travail, d'identifier les occasions de développement et d'améliorer la planification de la relève au sein de la société. Bien que ce programme soit actuellement en phase d'introduction, on prévoit une expansion au fil du temps pour y inclure plus d'employés.



SONDAGE AUPRÈS DES EMPLOYÉS

Le personnel de Marine Atlantique vise l'excellence dans tout ce qu'ils font et nous savons qu'un bon moral, la satisfaction et l'engagement des employés sont essentiels à la réussite globale de l'organisation. Nous croyons que nos valeurs d'entreprise relative à la sécurité, l'excellence, le travail d'équipe, l'engagement et l'intégrité sont la clé d'un milieu de travail positif pour tous les employés.

Dans cet esprit, la société a lancé un sondage sur l'engagement des employés au cours de l'année afin de recueillir leur opinion sur nos activités et interactions, et d'aider à identifier les points forts et les points d'amélioration.



G. à d. : Cadet de la marine Sterling Van Der Putten et Dan Tobin, directeur des ressources humaines, lors d'un salon de l'emploi de Marine Atlantique.



CAMPAGNE DE RECRUTEMENT POUR LES SERVICES AUX PASSAGERS

Au cours de l'année, une campagne de recrutement a été entreprise afin de répondre aux besoins en membres d'équipage pour la saison d'été et d'élaborer un plan global pour attirer les talents vers notre service. Des salons de l'emploi, des campagnes de publicité et l'utilisation accrue des médias sociaux ont été utilisés pour trouver des personnes dévouées à la recherche d'une carrière en mer. Ces efforts ont conduit à un intérêt sans précédent pour un emploi chez Marine Atlantique avec environ 1000 demandes reçues.

COMMUNICATIONS INTERNES

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



PRIX ET DISTINCTIONS

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

LES PRIX DU PRÉSIDENT ET LES PRIX DE DISTINCTION



LE PRIX BÉNÉVOLE DE L'ANNÉE



Le prix Bénévole de l'année est remis à Steven MacDonald pour son dévouement envers les jeunes du Tri-Town Amateur Boxing Club de North Sydney.

LES PRIX DU PRÉSIDENT

Travail d'équipe et engagement exceptionnels à l'égard de la réussite du projet DROPS
Project DROPS Team

LES PRIX DE DISTINCTION

Mesures immédiates et efficaces dans une situation potentiellement mortelle
Ashley Bonner

Engagement exceptionnel en faveur de l'excellence dans les activités de réservation
Maisie Evans

Engagement exceptionnel en faveur de l'excellence dans les activités aux terminaux
Terry Anderson

Mesures immédiates et efficaces dans une situation potentiellement mortelle
*Annette LeBlanc
Todd Feltham*

Travail d'équipe et engagement exceptionnels à l'égard de la réussite du projet DROPS
*Andrea MacLeod
Andrew Tobin
Earlene MacMullin
Elaine Fraser
Edward Davis
Edwin Northcott
Gerard Merrigan
Heather Bennett
Janice Downey
Karen Downey
Katelin Grist
Maisie Evans
Mavis Grist
Melvin Rose
Nicholas Douglas
Natalie Musseau
Patrick Cleary
Paula Meade
Sherry Anderson
Shelley Hibbs
Sharmaine Strickland
Terry Anderson
Tanya Cantwell
Tara Laing
Todd Musseau*

PROJETS POUR L'AVENIR



Avec un accent continu mis sur la confiance du public, la valeur des clients et l'excellence opérationnelle dans notre service, Marine Atlantique poursuivra ses efforts dans les mois et les années à venir avec des initiatives reliées à service transparent, sûr et fiable pour les clients et les parties prenantes.

Les éléments clés de notre approche stratégique dans les mois à venir continueront d'impliquer le renforcement des processus commerciaux, l'élaboration d'options pour la planification à long terme du renouvellement de la flotte et des initiatives améliorées reliées aux services offerts aux clients.

Pour la prochaine année, Marine Atlantique envisage de publier un appel d'offres pour un système de planification des ressources de la société (ERP) afin d'aider à établir des processus et des technologies plus efficaces permettant à la société de rationaliser les activités et d'intégrer les processus de travail. Cela contribuera à renforcer nos activités dans l'avenir.

L'achat du *Blue Puttees* et du *Highlanders* a donné à la société la certitude nécessaire aux initiatives de planification à court terme et à long terme. Des options pour le futur remplacement de la flotte, y compris les décisions relatives au *Atlantic Vision* et au *Leif Ericson*, seront évaluées et présentées au gouvernement du Canada à des fins de consultation et d'orientation. La phase initiale de cette approche a été lancée au cours de l'exercice 2015-16 via le processus de demande d'information.

Les clients peuvent s'attendre à d'autres campagnes d'essais de tarification alors que la société poursuit son évaluation des préférences des clients et le développement d'une nouvelle structure de prix en prévision de l'avenir. De plus, notre examen continu des services actuellement offerts aux clients et les améliorations potentielles qui peuvent être apportées seront évalués et mis en œuvre. Nous concentrerons nos activités de sensibilisation externes pour établir des relations plus solides avec les principales parties prenantes.

À l'interne, l'accent de la société sur la santé et la sécurité demeurera la priorité la plus élevée, et de nouvelles initiatives de santé pour les employés seront mis en œuvre via le programme de bien-être. Des activités de formation de réglementation et de rehaussement des compétences seront également une responsabilité importante au cours de l'année à venir.

Nous sommes satisfaits des réalisations qui ont été accomplies grâce au travail acharné et au dévouement de nos employés, et nous sommes confiants que nous réaliserons une gérance et une croissance positives de notre service au cours de l'année à venir. Les commentaires des clients demeurent très positifs, et nos indicateurs clés de performance restent très élevés. Le travail acharné se traduit par des résultats tangibles et nous pouvons garantir à nos clients et aux parties prenantes que ce travail se poursuivra dans l'avenir.

FIERTÉ POUR NOTRE SERVICE ET NOS COMMUNAUTÉS



TRAVAIL SELON LES NORMES DÉONTOLOGIQUES

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées tout en menant ses activités de manière responsable sur le plan financier. L'équipe de direction se conforme aux lignes directrices sur les conflits d'intérêt afin de réaliser le mandat de la société d'une manière éthique et tous les employés sont guidés par les valeurs de Marine Atlantique et suivent le Code de déontologie du secteur public. La société a également une politique sur la dénonciation qui décrit pour les employés les façons de signaler un comportement qui est en dehors des valeurs éthiques et de la société.

PROMOTION DES DROITS DE LA PERSONNE

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





MOYEN DE TRANSPORT ACCESSIBLE

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

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

SERVICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES

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

DANS NOTRE COMMUNAUTÉ

Marine Atlantique favorise de manière proactive le développement communautaire en investissant et en offrant son soutien aux régions où elle mène ses activités et les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. Par une mesure financièrement responsable, la société appuie les employés, les personnes et les organismes sans but lucratif œuvrant dans la région Atlantique.

BOURSES D'ÉTUDES

Le programme de bourses d'études annuelles de Marine Atlantique attribue aux enfants à la charge des employés ou des retraités des fonds en vue d'études postsecondaires en fonction du mérite. Le programme fournit jusqu'à quatre bourses d'entrée à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'entrée dans une école technique de 1 000 dollars. Marine Atlantique accorde de plus chaque année quatre bourses d'études de 1 500 \$ à des étudiants inscrits dans des programmes de sciences nautiques ou de mécanique navale au Memorial University's Marine Institute et collabore aussi avec l'institut pour un programme destiné aux cadets.

En partenariat avec les prix Atlantic Journalism Awards, une bourse de journalisme de 1200 \$ a été fondée et commanditée par Marine Atlantique. Elle sera attribuée à un étudiant de la seule école de journalisme, soit le College of the North Atlantic, Terre-Neuve-et-Labrador.



cna

College of the North Atlantic

Marine Atlantique est engagée à développer les compétences d'employés potentiels et envers le recrutement de diplômés du secondaire et les étudiants de niveau postsecondaire pour des postes dans la société.



*Année des retrouvailles de
Port aux Basques
Mention de source :
Chantelle MacIsaac/Gulf News*

ANNÉE DES RETROUVAILLES DE PORT AUX BASQUES

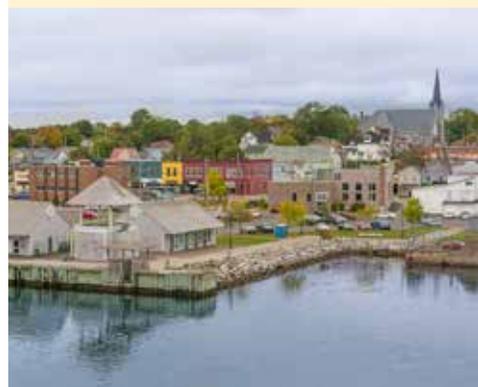
Marine Atlantique est fière d'être un commanditaire de l'Année des retrouvailles de Port aux Basques 2015 par laquelle on a célébré la culture et l'héritage de la côte sud-ouest, tout en invitant les touristes, les anciens résidents et les résidents actuels à vivre l'expérience de l'hospitalité locale de la région qui est reconnue dans le monde entier.

FESTIVAL BARTOWN DE NORTH SYDNEY

Déjà à sa 41^e édition, cet événement annuel célèbre tout ce qui est unique à la culture de North Sydney et du Cap Breton. Marine Atlantique était heureuse de commanditer le Festival Bartown de North Sydney qui s'est tenu en juillet. Avec une variété d'événements musicaux, de nourriture et de plaisir pour la famille, l'événement continue d'être une attraction populaire auprès des touristes et des résidents.

FESTIVAL VOIX DE LA BAIE PLACENTIA

Reflétant l'incroyable tradition de chant et d'histoires racontées dans la région de la baie Placentia, Marine Atlantique a eu le plaisir de commanditer le 4^e événement annuel au cours de l'été de 2015. Influencé par les activités de réinstallation passées et l'ancienne présence américaine à Argentia, la riche histoire et les traditions culturelles prennent vie chaque année.



Centre-ville de North Sydney



Le Convoi Teddy Bear pour l'hôpital Janeway, juin 2015

CONVOI TEDDY BEAR POUR L'HÔPITAL JANEWAY

Le Convoi Teddy Bear pour l'hôpital Janeway est organisé par le groupe de transport Just For Kids, composé de bénévoles de l'industrie du transport de Terre-Neuve-et-Labrador. Marine Atlantique est un commanditaire de l'événement en gage de remerciement à l'industrie commerciale pour leurs efforts de collecte de fonds et pour faire une différence dans la vie des enfants et des familles de Terre-Neuve-et-Labrador.



Participants en direction du Atlantic Burn Camp.

LE ATLANTIC BURN CAMP

Le Atlantic Burn Camp est destiné aux enfants de 6 à 17 ans qui ont subi des brûlures. Marine Atlantique a été l'un des principaux partisans depuis le début de ce camp qui en est à sa 18^e année. Notre équipe de bénévoles dévoués se dépasse chaque année pour en faire une expérience mémorable pour tous. Cette année, Marine Atlantique a reçu une reconnaissance spéciale pour sa participation continue.



Kim Snow, directrice des relations avec la clientèle, avec le gagnant du prix du Bon samaritain, Stephen Bartlett.

PRIX BON SAMARITAIN

Chaque année, Marine Atlantique commande le prix Bon samaritain de la Atlantic Provinces Trucking Association. Le prix est décerné à une personne qui a posé un acte de charité et (ou) donné de l'assistance à des personnes dans le besoin. Le récipiendaire du prix de cette année est Stephen Bartlett de Armour Transportation Systems pour ses efforts qui ont contribué à sauver la vie d'un collègue.



SÉCURITÉ DANS LA COMMUNAUTÉ

Le Comité SST du terminal de Port aux Basques est engagé envers la sécurité et le bien-être des employés et des clients de Marine Atlantiques et il a été reconnu pour la deuxième fois en moins de cinq ans en tant que Comité SST de l'année de Terre-Neuve-et-Labrador.

Dans le prolongement de leur engagement envers la sécurité, le comité s'est impliqué dans la communauté pour aider à éduquer et à former les jeunes de la région sur l'importance de la sécurité dans l'ensemble de leurs activités. Dans le cadre du programme, les membres du Comité SST du terminal de Port aux Basques ont participé à des cours d'éducation de choix de carrière au St. James High School. Cette initiative est conçue pour promulguer des informations et des conseils aux jeunes quant aux décisions reliées à la sécurité dans leur vie quotidienne, et de démontrer l'importance de la sécurité dans le lieu de travail alors qu'ils prennent des décisions de carrière en vue de l'obtention de leur diplôme.

VERS UN CHANGEMENT POSITIF VUE D'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION

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

Marine Atlantique est dirigée par un conseil d'administration composé de 10 personnes. Le 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.

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, sa vision et son énoncé de mission orientent eux aussi le Conseil et la direction dans ses prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale en même temps que des contraintes, car elle exige que Marine Atlantique ne se concentre uniquement que sur les services traversiers du golfe.

Le Conseil doit fournir une orientation et des directives circonspectes à l'équipe de direction, assurant une budgétisation et une gestion financière efficaces tout en réduisant les risques organisationnels. Cette démarche remplit l'engagement du conseil d'assurer une gouvernance générale.

COMITÉS DU CONSEIL

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

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ, DE GOUVERNANCE ET DE RESPONSABILITÉ DE LA SOCIÉTÉ

Le comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société a le mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une bonne gouvernance de Marine Atlantique et de créer des relations de travail cohérentes entre le conseil et l'équipe de direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la santé et 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. Au cours de l'année, le comité a continué à mettre l'accent sur la gouvernance de la sécurité et de la surveillance et le renforcement des initiatives reliées

à la sécurité, le bien-être des employés, la santé publique, la sécurité et l'environnement et à offrir des commentaires, des recommandations et des orientations dans un effort envers l'amélioration continu. D'autres activités ont porté sur l'achèvement de toutes les politiques au niveau du conseil, l'élaboration d'un profil du conseil pour le conseil privé et le développement d'une matrice de conseil décrivant la composition des compétences du conseil d'administration pour l'aider dans les activités de formation et le processus de nomination. Le Comité a également continué son suivi et l'examen du processus de planification stratégique de la société et a approuvé la carte stratégique de la société.

COMITÉ DE VÉRIFICATION ET DE GESTION DU RISQUE

Le comité de vérification et de gestion du risque a le mandat d'offrir des avis et services au conseil d'administration 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 le cadre de la gestion du risque d'entreprise et du contrôle, le Comité aide le conseil à assumer sa responsabilité de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, de l'efficacité

de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérification internes et externes. Au cours de l'année, le mandat et les politiques de gouvernance du comité ont été examinés et mis à jour, et d'importants travaux ont été débutés pour faire avancer le cadre de GRE de la société. De plus, le comité a entrepris des examens financiers, y compris les rapports financiers trimestriels, les états financiers vérifiés et les états du régime de retraite; il a pris un rôle de premier plan dans l'examen des informations de vérification interne et il a assuré une surveillance sur les grands projets financiers, y compris le carénage des navires, le carburant et les dépenses d'immobilisations.

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA GESTION DES PENSIONS

Le comité des ressources humaines et de la gestion des pensions a le mandat d'offrir des avis au conseil dans le but d'assurer une bonne gestion du régime de retraite de la société, des politiques en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi juste et significatif dans un lieu de travail sain et respectueux avec une surveillance relative aux affectations, à la surveillance et à la rémunération de la direction supérieure. Au cours de l'année, le comité a joué un rôle clé de surveillance de la planification du rendement, des relations du travail, du recrutement, du développement des compétences et des cibles des indicateurs de performance clés. De plus, le comité a entrepris la formation des membres reliés au régime de pensions et la structure du comité, il a examiné les politiques

de Ressources Humaines et il s'est assuré que les politiques de gouvernance ont été suivies relativement à l'embauche et aux questions reliées au milieu de travail. Du point de vue des régimes de retraite, le comité a continué d'améliorer la structure de gouvernance du régime, il a lancé de nouvelles dispositions en matière de surveillance et de plan de travail et il a mis à jour le statut des politiques et des procédures de placement. Le comité a pris des mesures pour atténuer la volatilité reliée au régime de retraite défini et il a conclu une entente reliée aux rentes pour une partie de ses engagements de retraite. Il a entrepris l'examen de divers types et options de placement et il a continué à être actif dans l'examen et la sélection d'un gestionnaire de placements.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



PAUL GRIFFIN

St. John's, T.-N.-L.

WALTER PELLEY

North Sydney, N.-É.



NICK CAREEN

Jerseyside, T.-N.-L.

DWIGHT
RUDDERHAM

Sydney, N.-É.



STAN COOK

St. John's, T.-N.-L.

GARFIELD MOFFATT

Truro, N.-É.



JAMES G. DOODY

St. John's, T.-N.-L.

SHARON DUGGAN

St. John's, T.-N.-L.



JOHN J. HENLEY

St. John's, T.-N.-L.

COMPOSITION ET ASSIDUITÉ DES MEMBRES DU CONSEIL

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Paul Griffin	Président suppléant du conseil, membre d'office du conseil, membre d'office du Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société et membre d'office du CRHGP	4
Nick Careen	Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, Comité de vérification et de gestion des risques	5
Stan Cook	Membre, Comité de vérification et de gestion du risque	5
James G. Doody, CA	Président, Comité de vérification et de gestion du risque	4
John J. Henley	Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société	4
Walter Pelley	Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société	5
Dwight Rudderham	Membre, CRHGP	4
Garfield Moffatt	Président, CRHGP	5
Sharon Duggan	Présidente du conseil, membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, CRHGP	5

Remarque : Cinq réunions régulières sont prévues par période. Des conférences téléphoniques et des réunions extraordinaires du Conseil d'administration sont tenues tout au long de la période en dehors du calendrier des réunions régulières. Les comités tiennent des réunions tout au long de la période.

APERÇU FINANCIER

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transport Canada. En 2015-16, les dépenses de la société ont totalisé 444,9 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 106,9 millions de dollars; et 337,9 millions de dollars ont été versés en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 65,8 pour cent, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire

REVENUS ET GAINS DE 2015/16

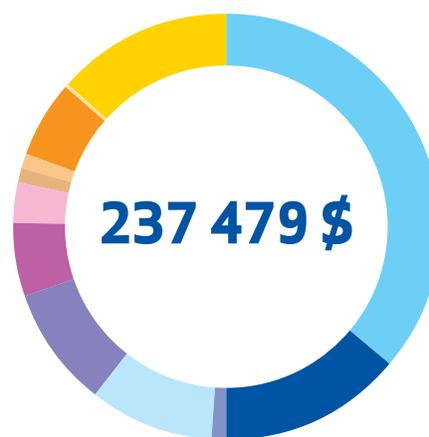
EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016
(EN MILLIERS DE DOLLARS)



Produits du transport	97 109
Revenus supplément carburant	10 105
Autres revenus	110
Gain réalisé sur instruments financiers dérivés	2 137
TOTAL	109 461 \$

DÉPENSES ET PERTES DE 2015/16

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2016
(EN MILLIERS DE DOLLARS)



Salaires et avantages sociaux	86 227
Frais d'affrètement	33 135
Taxes sur l'importation de frètement	2 386
Carburant	22 574
Matières, fournitures et services	21 451
Réparations et entretien	13 014
Assurance, loyer et services publics	7 838
Déplacements	2 165
Coûts administratifs	2 793
Avantages sociaux futurs des employés	13 764
Perte sur change étranger	317
Perte aliénation immobilisations corporelles	183
Amortissement	31 632
TOTAL	237 479 \$

TABLEAU DE L'APERÇU FINANCIER

(EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12
EXPLOITATION					
Produits du transport	97 109 \$	92 273 \$	91 355 \$	93 276 \$	87 772 \$
Supplément pour carburant	10 105	12 930	13 331	13 796	12 464
Autres revenus	110	154	200	201	204
	107 324	105 357	104 886	107 273	100 440
Charges d'exploitation					
Charges d'exploitation	189 946	203 993	198 257	214 569	215 395
Avantages sociaux futurs des employés	13 764	6 855	18 374	19 387	16 022
Amortissement	31 632	32 792	34 930	24 797	20 165
	235 342	243 640	251 561	258 753	251 582
Deficit before government funding	128 018	138 283	146 675	151 480	151 142
FINANCEMENT PUBLIC					
Opérations	114 637	117 227	117 742	136 880	135 060
Immobilisation	236 362	18 895	35 358	51 003	36 698
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires		-	-	-	2 371
Excédent d'opération (déficit)	222 981 \$	(2 161) \$	6 425 \$	36 403 \$	22 987 \$
ACTIF					
Actif total	587 814 \$	363 990 \$	365 202 \$	351 948 \$	316 492 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	236 362 \$	18 895 \$	35 358 \$	51 003 \$	36 698 \$

ACHALANDAGE ET EMPLOYÉS

	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12
Passagers	322 661	305 197	323 352	351 643	365 786
Véhicules passagers	116 574	109 167	115 243	123 609	128 014
Véhicules commerciaux	95 914	95 552	97 396	103 160	103 253
EA*	523 144	511 105	524 988	559 740	565 301
Nombre de traversées dans un sens	1 684	1 594	1 709	1 818	1 908
Employés (période de pointe d'emploi)	1 252	1 289	1 307	1 393	1 389
Employés (équivalents temps plein)**	1 049	1 031	1 025	1 108	1 153

* 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 par les heures normales au cours d'une année de travail (2 080).

REVENUS

Les revenus étaient de 2 millions de dollars, ou 1,9 %, supérieurs à ceux de 2014-15. L'augmentation est attribuable à la hausse des volumes d'achalandage de passagers et de véhicules et d'une augmentation de 2,6 pour cent des tarifs généraux. Les revenus provenant du supplément pour le carburant ont été touchés par une réduction du taux de 21 pour cent à 15 pour cent en réponse aux prix du carburant. Toutefois, ces revenus réduits ont été compensés par les volumes accrus de l'achalandage. Le revenu total de l'exercice a été de 2,5 millions de dollars plus élevé que prévu au budget. Les volumes d'achalandage de passagers et commercial ont été plus élevés que prévus, compensant amplement la baisse des revenus du supplément pour le carburant découlant de la réduction des tarifs.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les coûts de la main-d'œuvre ont été de 2 millions de dollars ou 2,3 pour cent supérieurs à ceux de 2014-15 en raison de l'inflation du taux salarial général, du nombre d'employés équivalents temps plein légèrement plus élevé et la décision de la société d'ajouter des traversées supplémentaires au cours de la saison d'automne pour compenser les interruptions reliées aux conditions météorologiques et procurer aux clients un service plus fiable.

FRAIS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont été inférieurs de 9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. En 2015-16, la société a acheté le Blue Puttees en décembre 2015 et le Highlanders en février 2016 lors de l'expiration de leurs périodes de location initiale respectives de cinq ans. La Société possède maintenant trois des quatre navires de sa flotte. Le taux d'affrètement quotidien payé pour l'exercice 2014-15 pour le Atlantic Vision au cours des trois premiers trimestres de l'année était plus élevé que le taux quotidien de 2015-16. Les économies de 1,7 million de dollars par rapport au budget découlent du taux de change de l'euro plus faible que prévu.

TAXES SUR L'IMPORTATION DE FRÈTEMENT

Les taxes non remboursables sur l'importation payées dans le cadre de la réimmatriculation du Blue Puttees et du Highlanders ont été reconnues comme étant des actifs non financiers et amortis pendant la durée des accords d'affrètement. Les taxes sur l'importation de frètement ont été entièrement amorties en 2015-16.

CARBURANT

La dépense de carburant a été inférieure de 9,7 millions de dollars à celle de l'exercice précédent et également inférieure de 5,8 millions de dollars par rapport au budget. La forte baisse des prix du pétrole brut a entraîné des coûts inférieurs pour le carburant d'un exercice à l'autre, en partie contrebalancés par des accords d'échange de carburant reconnus comme étant des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés. La consommation a été inférieure par rapport au dernier exercice en raison des investissements et de l'utilisation des systèmes d'efficacité énergétique et les conditions de glace plus favorables dans le golfe.

MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été supérieurs de 4 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 1,5, millions de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Dans le cadre du renouvellement des processus commerciaux de la société, l'augmentation des coûts ont été engagés pour des services professionnels relatifs à des initiatives d'entreprise. Les coûts de soutien continu pour la technologie de l'information ont également augmenté par rapport aux exercices antérieures.

RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 3,5 millions de dollars supérieurs en 2015-16 et de 3 millions de dollars supérieurs aux montants prévus au budget. La société a effectué un entretien préventif prévu tout en répondant à de nouvelles exigences au cours de l'exercice. Des activités d'entretien préventif supplémentaires ont été effectuées en fonction de la réaffectation interne des fonds disponibles.

ASSURANCE, LOYER ET SERVICES PUBLICS

Les coûts d'assurance, de loyer et des services publics étaient supérieurs de 0,5 million de dollars par rapport au dernier exercice, bien que égaux au budget. La société a rehaussé des services de communication des navires en 2015-16.

DÉPLACEMENTS

Les coûts de déplacement ont été en-deçà du budget de 6,2 pour cent ou 0,1 million de dollars, bien que supérieurs de 0,4 million de dollars par rapport à l'exercice précédent. Ces coûts ont été associés à un déplacement de l'équipage pour répondre aux besoins opérationnels.

COÛTS ADMINISTRATIFS

Les coûts administratifs ont été supérieurs de 0,8 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et de 0,98 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces augmentations sont reliées aux initiatives de marketing et de relations publiques de la société.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS

Les dépenses déterminées par calculs actuariels relatives aux avantages sociaux futurs ont augmenté de 6,9 millions de dollars. Les charges constatées par régularisation relativement au régime de retraite des employés de Marine Atlantic S.C.C déterminées selon un calcul actuariel ont augmenté de 6,2 millions de dollars en raison de changements d'hypothèses actuarielles telles que les taux d'actualisation et le taux de rendement prévu des actifs des régimes, alors que les dépenses pour indemnisation des accidentés du travail et autres avantages ont augmenté de 0,7 million de dollars. Le budget représente les besoins en liquidités estimés pour les paiements actuels des services et des primes.

PERTE SUR CHANGE ÉTRANGER

La dépense en devises étrangères de la société a été supérieure de 0,3 millions de dollars par rapport à celle de 2014-15. La société a engagé une perte nette sur les devises étrangères de 0,3 millions de dollars reliée à l'achat du Blue Puttees et du Highlanders. La Société engage des gains/pertes sur les devises étrangères dans le cours normal des activités découlant de l'obligation de payer certains fournisseurs en devises étrangères qui étaient comparables au dernier exercice.

PERTE (GAIN) RÉALISÉE SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La société a réalisé un gain de 2,1 millions de dollars en 2015-16 par rapport à une perte de 4,1 millions de dollars en 2014-15. La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. Les pertes de couverture de l'accord d'échanges d'énergie étaient supérieures de 2,9 millions de dollars par rapport au dernier exercice. Le règlement de contrats de change à terme a entraîné des gains de plus de 9,3 millions de dollars. Les contrats de change à terme pour atténuer les risques reliés aux taux de change portant sur l'achat du Blue Puttees et du Highlanders ont donné lieu à la comptabilisation d'un gain de 8,8 millions de dollars.

PERTE SUR L'ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La société a assumé une perte de 0,2 million de dollars comparativement à 0,3 million de dollars lors du dernier exercice en ce qui concerne la disposition d'immobilisations.

AMORTISSEMENT

L'amortissement a été de 1,2 millions de dollars de plus par rapport au dernier exercice, d'importants investissements de la société sont maintenant en cours et en dépréciation.

FINANCEMENT PUBLIC

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été supérieurs de 214,9 millions de dollars en 2015-16. Le financement du gouvernement pour l'exploitation a été de 2,6 millions de dollars de moins alors que le financement des projets d'immobilisations a été supérieur de 217,5 millions de dollars. Le coût capitalisé des achats de navires était de 212 millions de dollars.

IMMOBILISATIONS CORPORELS

En 2015-16, Marine Atlantique a dépensé 236,4 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 18,9 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. La société a dépensé 212 millions de dollars pour l'achat du Blue Puttees et du Highlanders, tandis que 17,5 millions de dollars ont été consacrés à des projets reliés à la flotte par rapport à 3,8 millions de dollars au cours du dernier exercice. Un montant supplémentaire de 6,9 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 15,1 millions de dollars en 2014-15.

ÉTATS FINANCIERS

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

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

Il incombe au Conseil d'administration de voir à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le Comité de vérification et du risque s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de vérification et du risque examine les questions liées à la comptabilité, à l'audit, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La Société a un service d'audit 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 un accès sans restriction et complet au Comité de vérification et du risque afin de discuter de l'audit et des constatations qui en découlent.

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



Shawn Leamon, CPA, CGA
Le vice-président aux finances

St. John's, Canada
23 juin 2016



Paul Griffin
Le président-directeur général

St. John's, Canada
23 juin 2016



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2016, et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation des actifs financiers nets et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2016, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de ses actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

De plus, à mon avis, les opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, aux statuts et aux règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C. ainsi qu'aux instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrites à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,

Heather McManaman, CPA, CA
directrice principale

Le 23 juin 2016
Halifax, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2016	2015
Actifs financiers		
Trésorerie (note 3)	13 105 \$	12 527 \$
Débiteurs (note 13a))	11 089	10 082
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	13 000	-
Stocks destinés à la revente (note 5)	363	335
Instruments financiers dérivés (note 12)	848	797
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	123 168	111 832
	161 573	135 573
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 6 et 13c))	25 687	28 120
Instruments financiers dérivés (notes 12 et 13c))	6 921	6 027
Revenus reportés	3 624	3 547
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	2 626	2 766
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 077	5 840
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 241	2 118
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	45 001	42 904
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 748	11 622
	103 925	102 944
Actifs financiers nets	57 648	32 629
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	409 172	204 625
Stocks destinés à la consommation (note 5)	15 022	16 904
Charges payées d'avance	2 047	6 888
	426 241	228 417
Excédent accumulé (note 14)	483 889 \$	261 046 \$

Obligations contractuelles (note 16)

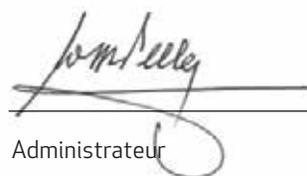
Éventualités (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice clos le 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2016		2015	
	Budget	Réel	Réel	
	(note 18)			
Revenus				
Produits des activités de transport	91 331 \$	97 109 \$	92 273 \$	
Produits du supplément pour le carburant	13 327	10 105	12 930	
Autres produits	149	110	154	
	104 807	107 324	105 357	
Charges				
Salaires et avantages sociaux	88 201	86 227	84 266	
Droits d'affrètement	34 856	33 135	42 087	
Taxes d'importation du navire d'affrètement	2 386	2 386	2 861	
Carburant	28 399	22 574	32 246	
Matériaux, fournitures et services	19 593	21 451	17 501	
Réparations et entretien	10 052	13 014	9 534	
Assurance, loyers et services publics	7 806	7 838	7 334	
Frais de déplacement	2 308	2 165	1 738	
Frais administratifs	1 809	2 793	2 010	
Coût de renouvellement de la flotte	1 621	-	-	
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	10 337	13 764	6 855	
Perte de change	-	317	1	
(Gain) perte réalisé sur instruments financiers dérivés	-	(2 137)	4 147	
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	183	268	
Amortissement (note 11)	30 000	31 632	32 792	
	237 368	235 342	243 640	
Déficit avant le financement public	(132 561)	(128 018)	(138 283)	
Financement public (note 4)				
Exploitation	132 016	114 637	117 227	
Immobilisations	242 311	236 362	18 895	
	374 327	350 999	136 122	
Excédent (déficit) lié aux activités	241 766	222 981	(2 161)	
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	266 223	266 223	268 384	
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 14)	507 989 \$	489 204 \$	266 223 \$	

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

Exercice clos le 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2016	2015
Gains (pertes) de réévaluation cumulées au début de l'exercice	(5 177) \$	1 507 \$
Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice		
Gain (perte) non réalisé sur devises	705 \$	(942) \$
Gain (perte) non réalisée sur instruments dérivés	1 294	(9 889)
Montants reclassés dans l'état des résultats		
(Gain) perte réalisé sur instruments dérivés	(2 137)	4 147
(Pertes) nettes de réévaluation de l'exercice	(138)	(6 684)
(Pertes) de réévaluation cumulées à la fin de l'exercice (note 14)	(5 315) \$	(5 177) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

Exercice clos le 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2016		2015
	Budget	Réel	Réel
Excédent (déficit) lié aux activités	(note 18) 241 766 \$	222 981 \$	(2 161) \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(242 311)	(236 362)	(18 895)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	30 000	31 632	32 792
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	183	268
(Augmentation) diminution des immobilisations corporelles	(212 311)	(204 547)	14 165
Variation due aux autres actifs non financiers			
Achat de stocks destinés à la consommation	(30 284)	(23 067)	(27 061)
Utilisation de stocks destinés à la consommation	29 110	24 949	33 709
Acquisition de charges payées d'avance	(34 856)	(30 260)	(41 005)
Utilisation de charges payées d'avance	37 242	35 101	43 069
Diminution des autres actifs non financiers	1 212	6 723	8 712
(Pertes) nettes de réévaluation	-	(138)	(6 683)
Augmentation des actifs financiers nets	30 667	25 019	14 033
Actifs financiers nets au début de l'exercice	32 629	32 629	18 596
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	63 296 \$	57 648 \$	32 629 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2016	2015
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds — clients	106 806 \$	106 280 \$
Rentrées de fonds — autres produits	110	154
Financement public — exploitation	102 694	113 610
Financement public — immobilisations	235 165	22 674
Sorties de fonds — fournisseurs	(100 486)	(110 561)
Sorties de fonds — employés	(86 496)	(82 405)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(22 755)	(26 972)
	235 038	22 780
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(235 165)	(22 674)
	(235 165)	(22 674)
Effet des variations des cours du change sur la trésorerie	705	(943)
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	578	(837)
Trésorerie au début de l'exercice	12 527	13 364
Trésorerie à la fin de l'exercice	13 105 \$	12 527 \$
La Trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée	9 194 \$	8 477 \$
Trésorerie non affectée	3 911	4 050
	13 105 \$	12 527 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

Exercice clos le 31 mars 2016 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

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

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

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

En décembre 2014, des instructions ont été données par décret (C.P. 2014-1382) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elle veille à ce que son régime de retraite prévoie un ratio de partage des coûts 50:50, pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré graduellement pour tous les participants d'ici au 31 décembre 2017. Selon ces instructions, la Société doit également s'assurer que, pour les nouveaux employés embauchés après le 1er janvier 2015, l'âge normal de la retraite passe à soixante-cinq ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite correspond à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique. Au cours de 2014, Marine Atlantique S.C.C. a commencé à mettre en œuvre ces réformes. Elle prévoit que les engagements pris pour donner suite aux instructions reçues seront entièrement mis en œuvre avant la date d'échéance. Les taux de cotisation des employés seront modifiés pour respecter le ratio de partage des coûts de 50:50 visé pour le service courant à compter du 1er janvier 2017.

En juillet 2015, des instructions ont été données par décret (C.P. 2015-1114) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elle harmonise ses politiques, lignes directrices et pratiques relatives aux frais de déplacement, aux dépenses d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor d'une manière conforme à ses obligations légales, et qu'elle rende compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. La Société a commencé à mettre en œuvre ses nouvelles politiques et procédures et devrait terminer cette mise en œuvre au plus tard à la fin juin 2016.

2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

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

a) Financement public

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

b) Instruments financiers

La trésorerie, les débiteurs, les créditeurs et charges à payer sont évalués au coût.

Les instruments financiers dérivés sont initialement évalués à la juste valeur à la date de conclusion des contrats sous-jacents, puis réévalués à la juste valeur à chaque date de clôture. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que l'instrument financier dérivé soit décomptabilisé. À ce moment-là, le montant cumulatif des gains ou 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 instruments dérivés sont décomptabilisés à la date d'expiration des contrats sous-jacents. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

c) Indemnités d'assurance à recevoir

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

d) Stocks

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

e) Immobilisations corporelles

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

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

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour permettre la radiation du coût des immobilisations corporelles, déduction faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets à bord d'un navire, déduction faite de leur valeur résiduelle, est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile de l'actif ou la durée de vie utile du navire. Les améliorations locatives sont amorties sur la 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 (y compris les projets de navire)	5 % à 10 %
Installations côtières	2,5 % à 5 %
Matériel	10 % à 25 %
Améliorations locatives	Durée du contrat de location ou durée de vie utile de l'actif

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

f) Avantages sociaux futurs

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

AVANTAGES DE RETRAITE

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

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

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

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 10,7 ans (10,9 ans en 2015). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 16,4 ans (17,1 ans en 2015).

ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 11,8 ans (11,9 ans en 2015). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

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

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

AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

i) Passif au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10 ans (10 ans en 2015).

ii) Autres avantages

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

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

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

primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

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

g) Constatation des revenus

La Société comptabilise les revenus lorsqu'il y a une preuve convaincante de l'existence d'un accord, que la livraison des biens a été effectuée, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement assuré. Les produits des activités de transport et du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont rendus. Les clients de la Société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversier sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

h) Charges

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

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

i) Charges payées d'avance

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

j) Conversion de devises

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

k) Passifs éventuels

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

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada, exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses ayant une incidence sur le montant des actifs, des passifs et sur 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, le passif au titre de prestations de retraite constituées, le passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués et le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués, les durées de vie utile des immobilisations corporelles et les litiges. Les estimations sont établies à partir des meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et elles sont révisées annuellement afin de refléter les nouvelles informations obtenues. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies.

3. TRÉSORERIE

La trésorerie comprend la trésorerie affectée qui se compose de liquidités libellées en euros qui sont détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour le traversier mixte *Atlantic Vision*. L'entente d'affrètement signée en janvier 2015 exige que le compte de garantie bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement soit maintenu jusqu'à la fin de l'affrètement en 2017. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 € (6 223 € en 2015), ce qui correspondait à 9 194 \$ CA au 31 mars 2016 (8 477 \$ CA en 2015). Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

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

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

	2016	2015
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	2 766 \$	2 604 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	337 859	136 284
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public – exploitation	(114 637)	(117 227)
Financement public – immobilisations	(236 362)	(18 895)
(Déficit) excédent – financement public	(13 140)	162
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(13 000)	-
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	2 626 \$	2 766 \$

5. STOCKS

	2016	2015
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	9 326 \$	11 525 \$
Pièces de rechange des navires – sur les navires	2 607	2 336
Pièces de rechange des navires – à terre	3 089	3 043
	15 022	16 904
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	363	335
Total des stocks	15 385 \$	17 239 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 27 526 \$ (36 740 \$ en 2015). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 395 \$ (1 153 \$ en 2015) au titre des stocks.

6. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2016	2015
Créditeurs	12 444 \$	15 124 \$
Charges à payer	4 711	6 083
Salaires et avantages à payer	6 794	5 699
Sommes à remettre à l'État	1 738	1 214
Créditeurs et charges à payer	25 687 \$	28 120 \$

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent à 190 \$ (216 \$ en 2015). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

7. PASSIF AU TITRE D'UN SITE CONTAMINÉ

Dans le cadre de son programme sur les risques, l'observation et la qualité, la Société effectue des évaluations environnementales de ses activités et de ses installations. En 2010-2011, elle a pris connaissance de problèmes environnementaux à l'une de ses anciennes installations portuaires, Bar Harbour, aux États-Unis. La Société a évalué les répercussions des problèmes recensés et défini un plan d'action pour assurer le respect des règlements en vigueur. Elle a comptabilisé une provision de 377 \$ (431 \$ en 2015) dans les créditeurs et charges à payer pour un passif environnemental qui correspond aux coûts estimatifs futurs prévus de l'assainissement du site. Les travaux d'assainissement, qui ont débuté en avril 2016, devraient être terminés au plus tard le 30 juin 2016. Ce sont les polychlorobiphényles (PCB) découverts au sein des installations qui constituent le principal problème environnemental de la Société. En effet, la quantité de PCB présente dans le sous-sol des installations est supérieure aux normes en vigueur. Il faut savoir que le plancher, les murs et la couche de terre sous la dalle de ciment sont contaminés par des PCB. On soupçonne que ce sont des PCB écoulés du transformateur et de divers matériaux de construction (peintures et produits de calfeutrage contenant des PCB) qui seraient la cause du problème. Parmi les autres problèmes environnementaux dans les installations, il faut mentionner la présence d'amiante et de matériaux contenant de l'amiante et de peintures à base de plomb.

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

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des prestations de retraite et de la valeur des actifs au titre du régime à la date de l'évaluation (en date du 31 décembre 2015 pour l'exercice clos le 31 mars 2016 et du 31 décembre 2014 pour l'exercice clos le 31 mars 2015). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2014 et elle a été effectuée en 2015.

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

	2016	2015
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	613 441 \$	552 352 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 701	7 554
Cotisations — salariés	4 804	4 244
Intérêts débiteurs	28 719	30 548
Prestations versées	(36 374)	(36 436)
Perte actuarielle	17 293	55 179
Solde de clôture	637 584 \$	613 441 \$
Valeur liée au marché des actifs du régime		
Solde d'ouverture	670 949 \$	625 656 \$
Rendement des actifs du régime	72 044	60 452
Cotisations — employeur	25 156	17 033
Cotisations — salariés	4 804	4 244
Prestations versées	(36 374)	(36 436)
Solde de clôture	736 579 \$	670 949 \$

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

	2016		2015	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	736 579 \$	- \$	670 949 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	634 548	3 037	610 472	2 969
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	102 031	(3 037)	60 477	(2 969)
Pertes actuarielles nettes non amorties	825	757	26 355	812
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	20 312	39	25 000	39
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	123 168 \$	(2 241) \$	111 832 \$	(2 118) \$

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

	2016		2015	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations :				
Employeur	20 312 \$	156 \$	25 000 \$	156 \$
Salariés	4 804	-	4 244	-
Total	25 116 \$	156 \$	29 244 \$	156 \$
Prestations versées	36 218 \$	\$156 \$	36 280 \$	\$156 \$

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2016		2015	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Le coût des régimes de retraite pour l'exercice est calculé comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	14 368 \$	136 \$	11 692 \$	105 \$
Amortissement de la perte actuarielle nette	2 810	76	108	51
Cotisations — salariés	(4 804)	-	(4 244)	-
Charge au titre des prestations de retraite	12 374	212	7 556	156
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	28 653	66	30 467	81
Rendement prévu des actifs du régime	(32 051)	-	(35 230)	-
Charge (revenu) d'intérêt au titre des prestations de retraite	(3 398)	66	(4 763)	81
Coût des régimes de retraite	8 976 \$	278 \$	2 793 \$	237 \$

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

Les cotisations de l'employeur au régime de retraite sont effectuées conformément aux évaluations actuarielles réalisées aux fins de la capitalisation. En 2011, la Société a fait savoir au Bureau du surintendant des institutions financières qu'elle 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, des actions et un contrat de rentes sans rachat des engagements. Au 31 décembre 2015, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2016, les actifs du régime étaient composés à 30 % de titres de créance, à 39 % d'actions et à 31 % de rentes (59 %, 41 % et 0 % respectivement, en 2015). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 546 899 \$ (737 500 \$ en 2015). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle du contrat de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 238 917 \$ (valeur nulle en 2015). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 37123 \$ ou 5,0 % (90 815 \$ ou 14,0 % en 2015) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 72 044 \$ ou 10,7 % (60 452 \$ ou 9,7 %).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 39 993 \$ (25 220 \$ en 2015); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 17 272 \$ (54 779 \$ en 2015); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 21 \$ (400 \$ en 2015).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2016	2015
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,2 %	4,8 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,0 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coûts des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	4,8 %	5,7 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,2 %	3,1 %
Taux de rendement prévu des actifs	4,8 %	5,7 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

9. PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE CONSTITUÉS

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire indépendant en fonction des estimations de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2013 pour l'exercice clos le 31 mars 2016, alors que le montant du passif au titre des avantages constitués en date du 31 mars 2015 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 31 décembre 2013.

Une charge de 2 487 \$ (2 042 \$ en 2015) 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 :

	2016	2015
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(38 713) \$	(38 863) \$
(Gain) actuariel net non amorti	(6 395)	(4 169)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	107	128
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(45 001) \$	(42 904) \$

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

	2016	2015
Cotisations de l'employeur	390 \$	464 \$
Prestations versées	390 \$	464 \$

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

	2016	2015
Le coût des avantages complémentaires de retraite est calculé comme suit :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 976 \$	1 624 \$
Intérêts sur les obligations	892	1 075
Amortissement des (gains) actuariels nets	(381)	(657)
Coût des avantages complémentaires de retraite	2 487 \$	2 042 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2016	2015
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,0 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,7 %	5,8 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coût des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,2 %	3,1 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,8 %	5,8 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

Les taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé et des soins dentaires ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes de soins de santé et de soins dentaires. Une augmentation ou une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé et des soins dentaires se répercuterait ainsi pour l'exercice clos le 31 mars 2016 :

	Augmentation	Diminution
Total du coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice et des intérêts débiteurs	804 \$	(578) \$
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	7 657 \$	(5 775) \$

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

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

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration facturés par les diverses commissions ou offices provinciaux. Ces montants sont présentés à la valeur actualisée nette, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des projections du montant global des demandes d'indemnisation pour des incidents survenus. Les plus récentes évaluations actuarielles des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité ont été effectuées en date du 31 décembre 2014 et leurs résultats ont été actualisés par extrapolation à la date d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2015 et le 31 Décembre , 2012 extrapolés à la date de mesure du 31 Décembre 2014 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 2015.

Une charge de 2 023 \$ (1 783 \$ en 2015) est comptabilisée dans l'état des résultats au titre du coût des avantages postérieurs à l'emploi.

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

	2016	2015
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(14 968) \$	(14 371) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	2 852	2 445
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	368	304
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 748) \$	(11 622) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2016	2015
Prestations versées	1 897 \$	1 352 \$

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

	2016	2015
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 384 \$	1 154 \$
Intérêts sur les obligations	327	421
Amortissement des pertes actuarielles nettes	312	208
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	2 023 \$	1 783 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2016	2015
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	2,0 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	2,2 %	3,1 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 375 \$ (363 \$ en 2015) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût 2016

	Solde d'ouverture	Reclassement	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	105 536 \$	47 618 \$	219 047 \$	3 980 \$	(249) \$	375 932 \$
Installations côtières	171 467		2 306	20 381	(4 045)	190 109
Améliorations locatives	67 701	(47 618)	273	464	-	20 820
Matériel	28 043		468	3 292	(540)	31 263
Travaux en cours	30 898		14 268	(28 117)	-	17 049
	403 645 \$	- \$	236 362 \$	- \$	(4 834) \$	635 173 \$

Amortissement cumulé 2016

	Solde d'ouverture	Reclassement	Charge d'amortissement	Cessions	Solde de clôture
Navires	67 791 \$	37 200 \$	21 024 \$	(207) \$	125 808 \$
Installations côtières	57 869		7 634	(3 932)	61 571
Améliorations locatives	57 192	(37 200)	336	-	20 328
Matériel	16 168		2 638	(512)	18 294
	199 020 \$	- \$	31 632 \$	(4 651) \$	226 001 \$

Coût 2015					
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	105 429 \$	312 \$	18 \$	(223) \$	105 536 \$
Installations côtières	146 667	4 008	21 135	(343)	171 467
Améliorations locatives	64 636	710	2 355	-	67 701
Matériel	27 309	41	1 516	(823)	28 043
Travaux en cours	42 098	13 824	(25 024)	-	30 898
	386 139 \$	18 895 \$	- \$	(1 389) \$	403 645 \$

Amortissement cumulé 2015				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Solde de clôture
Navires	61 251 \$	6 678 \$	(138) \$	67 791 \$
Installations côtières	50 942	7 087	(160)	57 869
Améliorations locatives	40 825	16 367	-	57 192
Matériel	14 331	2 660	(823)	16 168
	167 349 \$	32 792 \$	(1 121) \$	199 020 \$

	2016 Valeur comptable nette	2015 Valeur comptable nette
Navires	250 124 \$	37 745 \$
Installations côtières	128 538	113 598
Améliorations locatives	492	10 509
Matériel	12 969	11 875
Travaux en cours	17 049	30 898
	409 172 \$	204 625 \$

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Classement des instruments financiers

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

	2016		2015	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	13 105 \$	- \$	12 527 \$
Débiteurs	-	11 089	-	10 082
Instruments financiers dérivés	848	-	797	-
	848 \$	24 194 \$	797 \$	22 609 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer autres que les				
sommes à remettre à l'État	- \$	23 949 \$	- \$	26 906 \$
Instruments financiers dérivés	6 921	-	6 027	-
	6 921 \$	23 949 \$	6 027 \$	26 906 \$

b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions prévalant sur le marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, car elles comportent des incertitudes et reposent sur des jugements importants. Les justes valeurs des actifs financiers dérivés et des passifs financiers dérivés de la Société au 31 mars 2016, toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains ou pertes non réalisés calculée en fonction des prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue des banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des instruments financiers dérivés.

c) Instruments dérivés

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

La Société utilise également des contrats de change à terme qui consistent en des ententes contractuelles visant à acheter des devises à une date ultérieure et à un cours stipulé d'avance. Les contrats de change à terme en euros se rattachent aux paiements au titre de l'affrètement de l'*Atlantic Vision*.

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

	2016			2015	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2016	-	-	- \$	168 \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2017	-	-	-	152
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2018	-	-	-	84
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2016	-	-	-	233
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2017	-	-	-	141
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2018	44,94	6 000	137	-
				137 \$	778 \$

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 %.

	2016			2015	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CA/EURO	Quantité nominale (Euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2017	1,3640-1,3863	4 290	480 \$	- \$
Contrats de change à terme	2018	1,3883-1,4013	2 156	231	-
				711 \$	- \$

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

	2016			2015	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAD/\$ US	Quantité nominale (\$ US)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2016	-	-	- \$	19 \$
				- \$	19 \$

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 :

	2016			2015	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2016	-	-	- \$	(938) \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2017	1,7260-3,0575	2 226	(1 217)	(137)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2018	1,8120-2,7450	4 032	(1 412)	(16)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2019	1,9825-2,3210	1 344	(327)	-
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2020	2,0660	294	(27)	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2016	-	-	-	(3 651)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2017	36,95-101,40	106	(3 227)	(1 024)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2018	43,15-67,40	13	(179)	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2019	49,63-59,52	17	(124)	-
				(6 513) \$	(5 766) \$

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 %.

	2016			2015	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CA/EURO	Quantité nominale (Euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2016	-	-	- \$	(261) \$
Contrats de change à terme	2017	1,5451-1,5586	4 290	(278)	-
Contrats de change à terme	2018	1,5598-1,5680	2 156	(130)	-
				(408) \$	(261) \$

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

13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Il incombe au Conseil d'administration d'établir et de surveiller le cadre de gestion des risques de la Société. Le Conseil est aussi chargé de définir les politiques de gestion des risques de la Société, 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 et de gestion du risque surveille la mesure dans laquelle la direction s'assure de la conformité aux politiques et aux procédures de gestion des risques et évalue le caractère adéquat du cadre de gestion des risques par rapport aux risques qui pèsent sur la Société.

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

Risque de crédit :

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

Risque de marché :

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

Risque de liquidité :

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

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

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

a) Risque de crédit

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

Trésorerie

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

La banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base b3, la cote Aa1 sur sa dette à long terme garantie et la cote P-3 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Fitch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de B, la cote AAA sur sa dette à long terme garantie et la cote F3 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2016.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 11 089 \$ au 31 mars 2016 (10 082 \$ en 2015). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 513 \$ (4 314 \$ en 2015) et d'autres débiteurs s'élevant à 6 576 \$ (5 768 \$ en 2015), dont un montant de 3 142 \$ (3 942 \$ en 2015) qui représente des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 51 % des créances clients (cinq clients représentaient 51 % des créances clients en 2015). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2016, environ 0,6 % (5 % en 2015) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 99,4 % (95 % en 2015) des créances clients étaient à court terme ou exigibles depuis moins de 30 jours. Jusqu'ici, la Société n'a pas subi de pertes importantes attribuables à des créances douteuses. La provision pour créances douteuses de la Société était de 26 \$ au 31 mars 2016 (209 \$ en 2015). La provision pour créances douteuses a été établie grâce à une analyse systématique de tous les comptes fondée sur le classement chronologique des comptes et la solvabilité actuelle des clients.

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

	2016	2015
À court terme	3 962 \$	3 262 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	548	1 025
Exigibles depuis 31 à 120 jours	29	8
Exigibles depuis 121 jours et plus	-	228
	4 539	4 523
Déduire : Provision pour créances douteuses	(26)	(209)
Montant net des créances clients	4 513 \$	\$4 314 \$

Instruments dérivés

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

b) Risque de marché

(i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 660 euros dans le cadre de l'entente d'affrètement pour le traversier Atlantic Vision. Pour réduire ce risque au minimum, la Société achète des contrats de change à terme pour 100 % du montant des paiements de location mensuels. La Société a réduit l'exposition au risque de change, car les paiements de location ont été entièrement couverts. Une variation de 5 points de pourcentage des taux de change n'aurait pas d'incidence importante sur les états financiers.

(ii) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. Le taux d'intérêt sur le solde de trésorerie de la Société varie en fonction des variations du taux préférentiel. La Société n'a pas d'exposition importante au risque de taux d'intérêt. Une variation d'un 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 stabiliser les écarts budgétaires concernant le carburant et le supplément pour le carburant qui est imposé aux clients d'une année à l'autre. Une augmentation de 10 % du prix sur le marché des dérivés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016 aurait fait diminuer de 1 862 \$ les passifs dérivés, alors qu'une diminution de 10 % du prix sur le marché des dérivés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016 aurait fait augmenter de 2 111 \$ les passifs dérivés.

c) Risque de liquidité

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

La Société s'efforce de maintenir des liquidités suffisantes pour pouvoir s'acquitter de ses charges d'exploitation prévues pendant une période de 30 jours, et de garder en plus une réserve de 4 000 \$. Elle est ainsi en mesure d'honorer ses obligations financières, mais ne peut faire face aux conséquences de circonstances extrêmes imprévisibles, comme des catastrophes naturelles. La Société établit des prévisions de trésorerie, qui sont examinées régulièrement par la direction et le Conseil d'administration. Au besoin, elle ajuste ces prévisions en fonction des rentrées et des sorties de fonds prévues, afin de garantir qu'elle dispose de liquidités suffisantes pour honorer ses obligations financières. La Société reçoit un financement public sur une base mensuelle.

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (35 622 \$ en 2015) 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 2016 (aucun montant en 2015), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2015). 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 2015) 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 2015) et viennent à expiration le 31 décembre 2016. Le total des lettres de crédit représente moins de 15 % de la valeur de marché des actifs, conformément aux règlements qui se rattachent à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

La valeur comptable des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés représente l'exposition de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créiteurs et charges à payer s'élevait à 23 949 \$ (26 906 \$ en 2015). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2016 s'élevait à 12 444 \$ (15 124 \$ en 2015) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 11 505 \$ au 31 mars 2016 (11 812 \$ en 2015).

Le tableau ci-après présente un résumé des échéances des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés, aux termes des contrats sous-jacents, au 31 mars :

	2016				
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total
Créiteurs et charges à payer	23 949 \$	- \$	- \$	- \$	23 949 \$
Passifs financiers dérivés	558 \$	1 838 \$	2 325 \$	2 200 \$	6 921 \$

	2015				
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total
Créiteurs et charges à payer	26 906 \$	- \$	- \$	- \$	26 906 \$
Passifs financiers dérivés	884 \$	2 256 \$	1 620 \$	1 267 \$	6 027 \$

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

The accumulated surplus is comprised of:

	2016		2015	
Excédent accumulé lié aux activités	489 204	\$	266 223	\$
(Pertes) de réévaluation cumulées	(5 315)		(5 177)	
Excédent accumulé	483 889	\$	261 046	\$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2015) 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 2016, 517 061 actions (517 061 actions en 2015) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2015) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 737 \$ (1 848 \$ en 2015) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créanciers comme l'explique la note 6. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2a) et 4. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a donc été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

a) Le montant total requis pour terminer les grands travaux d'immobilisations en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2016 était nul (2 531 \$ en 2015).

b) La Société loue certaines installations et du matériel. Elle a aussi signé une entente d'affrètement pluriannuelle pour l'*Atlantic Vision*. Les paiements futurs minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	Affrètement		Autre		Total	
2016-17	13 183	\$	381	\$	13 564	\$
2017-18	8 199		381		8 580	
2018-19	-		381		381	
2019-20	-		159		159	
	21 382	\$	1 302	\$	22 684	\$

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

17. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2016, elle faisait l'objet de réclamations estimées à 350 \$ (60 \$ en 2015) 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 169 \$ (550 \$ en 2015) 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.

En novembre 2013, la Cour suprême de Terre-Neuve-et-Labrador a rendu une décision sur la responsabilité à l'encontre la Société pour défaut d'adjuger un contrat en 1997. Ce jugement ne prévoyait aucun dommage ou somme à payer. La Société a interjeté appel de cette décision auprès de la Cour d'appel. En novembre 2014, la Cour d'appel a rejeté l'appel de la Société avec dépens. À la lumière des informations dont dispose actuellement la Société, la direction estime pour l'heure que le règlement de cette question et tout passif qui pourrait en découler n'auront pas de répercussions négatives significatives sur les présents états financiers.

18. MONTANTS BUDGÉTÉS

Les montants budgétés sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis dans le cadre de l'établissement du Plan d'entreprise de la Société et approuvés par le Conseil d'administration. La Société n'a dépassé aucune des limites établies pour ses dépenses ou ses placements au cours de l'exercice considéré.

19. CHIFFRES COMPARATIFS

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