

# 2012-13

MARINE ATLANTIQUE | RAPPORT ANNUEL 2012-2013



Marine Atlantic  
Marine Atlantique

Canada



Marine Atlantic  
Marine Atlantique

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

[MARINEATLANTIC.CA](http://MARINEATLANTIC.CA)



## MARINE ATLANTIQUE

### RAPPORT ANNUEL 2012-13

Faits saillants de 2012-2013	01
Message du président du conseil	02
Message du président et chef de la direction	03
Qui est Marine Atlantique?	04
Rétrospective de l'année	06
Perspectives d'avenir	14
Responsabilité sociale organisationnelle	16
Aperçu financier	18
Collaboration entre le conseil et la direction	24
États financiers	28

#### FAITS SAILLANTS DE 2012-13

351 643  
PASSAGERS

123 609  
VÉHICULES PASSAGERS

1 393  
EMPLOYÉS (PÉRIODE DE  
POINTE D'EMPLOI)



103 160  
VÉHICULES COMMERCIAUX

1 108  
EMPLOYÉS (ÉQUIVALENTS  
TEMPS PLEIN)

86 %  
PONCTUALITÉ (À L'EXCLUSION  
DES DUS AUX CONDITIONS  
MÉTÉOROLOGIQUES)



# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



**Rob Crosbie**

*Président du conseil d'administration*

L'exercice 2012-13 marque le point central de la réalisation du plan d'affaires échelonné sur cinq années. Alors que les activités de renouvellement de la flotte sont terminées, les principaux projets de cet exercice étaient axés sur la modernisation de nos trois ports et l'amélioration de la circulation des véhicules, le rehaussement de la fiabilité du service et l'offre de nouvelles commodités à nos clients. Nous avons également commencé à améliorer notre processus commercial afin d'opérer encore plus efficacement. Je suis heureux de vous informer que grâce à l'engagement, au dévouement et au travail ardu de nos employés, des progrès importants ont été réalisés vers notre objectif de devenir une société moderne et efficace qui offre des services à la clientèle de grande qualité.

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle des contribuables du Canada afin de poursuivre ses activités. En 2012-13, la subvention se chiffrait à environ 180 millions de dollars. Les changements commerciaux que nous apportons aujourd'hui visent à garantir que nous faisons usage de la subvention de la façon la plus prudente que possible sur le plan financier. Une analyse détaillée des revenus et dépenses de la société pour cet exercice est présentée dans les états financiers vérifiés de ce rapport.

Nous continuerons en 2013-14 à investir dans notre infrastructure à terre et à renforcer notre processus commercial afin de nous aider à réaliser nos objectifs d'entreprise. Les 12 prochains mois promettent une autre année marquée de changements positifs pour Marine Atlantique.

J'aimerais profiter de cette occasion pour reconnaître la contribution et exprimer mes sincères remerciements aux deux membres de notre conseil d'administration qui ont terminé leur mandat au cours de cette année. Heather Tulk et Peggy Coady furent d'excellentes contributrices à notre conseil et leur travail acharné et leur dévouement nous ont aidés à renforcer notre société et à améliorer les services pour les personnes qui dépendent de cette liaison de transport vitale. Je vous remercie de votre engagement et de votre contribution.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à deux nouveaux membres du conseil d'administration, soit Garfield Moffatt et Sharon Duggan. Je me réjouis d'avance de leur contribution positive alors que nous procurerons de la supervision et des lignes directrices pour les activités de la société et les plans d'entreprise au cours des prochains mois et des prochaines années.

Le conseil d'administration continuera à travailler étroitement avec l'équipe de gestionnaires de Marine Atlantique afin de rehausser encore davantage le service de traversier. Nous sommes impatients de partager nos réussites continues alors que nous nous progressons dans notre calendrier de renouvellement et de changements positifs.

# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



**Paul Griffin**

*Président et chef de la direction*

Le renouvellement de nos actifs afin d'accroître le service à la clientèle et notre efficacité a continué d'être une priorité élevée pour notre société au cours de l'exercice avec environ 38 millions de dollars d'investissement dans la modernisation de nos actifs à terre tels que les quais, les aires de rassemblement et les immeubles aux trois ports.

En raison de l'économie en plein essor de Terre-Neuve-et-Labrador, l'achalandage commercial continue d'être élevé, créant ainsi une forte demande pour notre service. Avec le lancement de notre nouvelle flotte et de sa capacité rehaussée, nous sommes en mesure de satisfaire les besoins de nos clients et d'assurer le transport de ces volumes d'achalandage accrus de façon plus efficace. De plus, grâce à la capacité accrue, nous pouvons maintenant nous remettre plus rapidement que jamais des événements météorologiques.

À la suite des investissements importants, des améliorations et des remises à neuf se déroulant dans le cadre de notre plan de renouvellement échelonné sur cinq ans, nos clients peuvent profiter d'un meilleur service de traversier. J'ai reçu des lettres, des courriels et des appels téléphoniques de clients désirant partager leur expérience de voyage positive, féliciter le professionnalisme de notre personnel et faire l'éloge de la puissance de notre flotte de navires renouvelée. C'est grâce au travail ardu et à l'engagement de nos employés que nous sommes en mesure d'obtenir des résultats aussi positifs. Par des efforts et notre accent continu mis sur le renouvellement et le changement, nous nous attendons à ce que l'expérience de voyage de nos clients soit toujours rehaussée. Notre engagement est d'offrir la meilleure expérience de voyage que possible pour nos clients tout en s'assurant de la gestion prudente du financement que nous recevons des gens du Canada.

Plusieurs étapes importantes ont été franchies au cours de l'exercice, dont le lancement de notre nouvelle campagne de sécurité interne et l'ouverture du bâtiment de services administratifs et d'entreposage à North Sydney. Durant toute l'année, nous avons mis en œuvre de nouvelles initiatives reliées à la sécurité, la sûreté et l'environnement. Nous avons renforcé nos systèmes de technologie de l'information, nos processus financiers et nous changeons nos pratiques d'approvisionnement afin de refléter les normes et les meilleures pratiques de l'industrie. Nous avons également été fiers d'être un partenaire de l'Armée canadienne lors de la commémoration du 70e anniversaire de la perte du SS Caribou et des 136 personnes qui ont péri lors de cet événement tragique.

Pour l'exercice 2013-14, nous mettrons l'accent sur la performance organisationnelle en insistant sur l'amélioration de la consommation du carburant, l'approvisionnement et l'entretien de nos actifs. Nous sommes impatients de poursuivre les améliorations apportées à notre terminal de Port aux Basques en commençant par la construction d'un nouvel immeuble de terminal à North Sydney et le renouvellement de l'infrastructure d'amarrage d'Argentia.

Nous avons connu des résultats très positifs lors de l'exercice 2012-23 qui ont renforcé notre service de traversier pour l'avenir. Nous avons hâte de partager nos succès et de travailler avec nos actionnaires alors que nous poursuivons l'innovation et réalisons notre programme de renouvellement.

# QUI EST MARINE ATLANTIQUE?

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

## PROFIL DE NOTRE SOCIÉTÉ

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

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

La société fait chaque année rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et elle travaille étroitement avec le ministre d'État aux Transports.

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

Marine Atlantique constitue un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle est en activité. Les niveaux d'emploi au sein de la société culminent à environ 1 390 personnes pendant la période estivale de pointe. L'effectif de Marine Atlantique est principalement syndiqué : environ 96 % des employés sont membres de l'un des cinq syndicats couverts par six conventions collectives.

## NOTRE MISSION

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

## NOS VALEURS

### Sécurité

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

### Intégrité

Nous disons ce que nous pensons, nous pensons ce que nous disons et nous faisons ce que nous disons. L'honnêteté et la transparence crée de la crédibilité et pave la voie à l'engagement. Nos actions sont toujours harmonisées à ce que nous disons. 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 sommes engagés à améliorer continuellement la façon de réaliser nos activités par l'innovation et le partage de l'information. Nous mettons un fort accent sur les besoins de nos clients et nous sommes dévoués à satisfaire leurs besoins avec un sentiment d'urgence.

### Travail d'équipe

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

### Engagement

Nous avons tous la responsabilité de notre rendement et du succès de l'entreprise. Nous comprenons notre



engagement mutuel entre employés et envers les clients.

## NOS ACTIVITÉS

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

Seul service traversier quotidien assuré à longueur d'année entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse, la société transporte des produits entrant et quittant la province via l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises tels que fruits, légumes et viandes sont transportées quotidiennement et les industries locales de Terre-Neuve se fient à notre service pour maintenir une chaîne d'approvisionnement à l'intention de leur clientèle de l'île. Servir les clients commerciaux est important pour Marine Atlantique, car ce segment de la clientèle représente une partie considérable de l'ensemble de nos revenus.

Constituant le seul moyen de transport quotidien des véhicules passagers vers l'île et en provenance de celle-ci, Marine Atlantique est aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers soutiennent la liaison entre l'île de Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada. Au cours des mois de l'été, Marine Atlantique

transporte d'importants volumes d'achalandage de touristes, résidents et non-résidents, et joue un rôle clé dans le soutien de l'industrie du tourisme de la province. L'achalandage de passagers compose environ 33 % des volumes d'achalandage totaux et la plupart de ces clients sont transportés au cours de la période estivale.

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

## NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

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

Le service de Marine Atlantique est fortement influencé par son environnement d'exploitation et les capitaines et les équipages des navires surveillent constamment celles-ci pour assurer la sécurité des traversées. Nos navires doivent traverser le golfe du Saint-Laurent, où des vents forts et de hautes vagues peuvent survenir en tout temps de l'année. Il s'agit d'une région dans laquelle la présence d'une

accumulation substantielle de glaces limite les activités pendant les mois d'hiver.

Marine Atlantique s'efforce de réduire les perturbations du service, mais les retards dus aux conditions météo sont inévitables. Lors de conditions défavorables, les capitaines, les membres d'équipage et les employés de Marine Atlantique s'efforcent alors diligemment de rétablir les activités aux horaires normaux.

## NOS NORMES DE SÉCURITÉ ET NOS RÈGLEMENTS

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

# RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE



## ACCENT SUR LE RENOUVELLEMENT

L'exercice 2012-13 marque **la troisième année du financement échelonné** sur cinq ans de l'organisation du budget 2010 avec l'équipe de Marine Atlantique réalisant des efforts considérables pour **le renouvellement des infrastructures à terre**. L'organisation a également commencé à **évaluer son processus commercial** afin d'identifier des occasions d'amélioration et de mettre en œuvre des changements visant à améliorer **l'efficacité de l'organisation** et de renforcer l'expérience de voyage de nos clients. Ces efforts se sont appuyés sur les succès connus à travers la flotte et **le renouvellement organisationnel** qui a rehaussé l'expérience des clients et les commodités, la capacité accrue, les temps d'attente réduits pour les clients commerciaux et a procuré la disponibilité de réservations additionnelles pour l'achalandage des passagers.



### LE RENOUVELLEMENT NOTRE INFRASTRUCTURE

Les projets de renouvellement de l'infrastructure à terre se sont déroulés aux trois ports d'escale de l'organisation. Des améliorations apportées aux aires de rassemblement jusqu'à la construction d'un nouveau quai et des immeubles, les clients ont été témoins de changement majeurs sur chaque site. En tout, l'organisation a investi près de 38 millions de dollars dans le financement d'immobilisations à terre au cours de l'exercice 2012-2013.



### PORT AUX BASQUES

Un certain nombre de projets ont été entrepris le remplacement d'un vieux quai, l'agrandissement de la zone des remorques sans tracteur, un système de ravitaillement amélioré, la mise en place de défenses. La rénovation de l'intérieur de l'immeuble de terminal a été entreprise ainsi que le renouvellement du vieux quai.



Le terminal rénové de Port aux Basques offrira des améliorations indispensables et des commodités pour les clients dont un salon pour les conducteurs commerciaux. L'amélioration de la partie externe de l'immeuble est prévue en 2013-14. Le nouveau quai remplace un quai qui a été construit en 1977 et doit être mis en service au premier trimestre de l'exercice 2013-14. Cela contribuera à rehausser l'efficacité du chargement et du déchargement des navires ainsi que la fiabilité générale.

### NORTH SYDNEY

En octobre, Marine Atlantique a ouvert son nouveau bâtiment d'administration et d'entreposage à North Sydney réunissant ainsi sous un même toit des employés en provenance de différents services. D'autres projets ont été réalisés au cours de l'année dont des améliorations à l'infrastructure d'amarrage, la construction d'un nouveau bâtiment de manutention, des améliorations et l'agrandissement de l'aire de rassemblement ainsi que des améliorations au système d'infrastructure électrique.

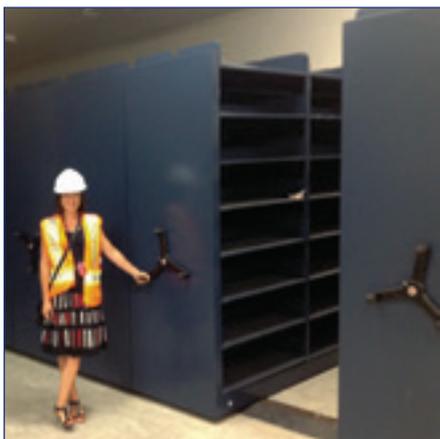
Le nouveau bâtiment de services administratifs et d'entreposage procure suffisamment d'espace pour satisfaire les besoins actuels et futurs de l'organisation. Les employés des services administratifs ne travailleront donc plus à partir du terminal animé.

### ARGENTIA

En se fondant sur les investissements réalisés en 2011-12, des travaux de modernisation pour renforcer davantage l'infrastructure se sont poursuivis au cours du dernier exercice. De nouvelles billetteries ainsi que des améliorations apportées à l'aire de rassemblement faisaient partie des faits saillants des investissements réalisés au port d'Argentia. Ces changements ont été complétés par l'ajout d'un nouveau système d'amarrage ainsi que des améliorations apportées au bâtiment de manutention.

## 38 MILLIONS \$

INVESTIS DANS DES  
IMMOBILISATIONS À TERRE AU  
COURS DE 2012-13



*Kim Johnson, agente de la gestión de datos, hace una demostración del sistema de archivo en la sala de gestión de datos del nuevo centro de archivos administrativos de la compañía.*

### **ACCENT RENOUVELÉ SUR LA GESTION DE L'INFORMATION**

Le nouveau **centre des dossiers administratifs** de Marine Atlantique a ouvert ses portes en 2012. Le centre a été créé afin d'entreposer sécuritairement le volume de dossiers d'archives sur papier se trouvant à travers l'organisation.

Dans le cadre de l'accent renouvelé sur la gestion de l'information chez Marine Atlantique, l'organisation est allée de l'avant avec l'évaluation du statut actuel des processus de gestion des dossiers et de l'information dans toute l'organisation. L'évaluation se poursuivra en 2013-14 et sera suivie de l'élaboration d'un programme formel de gestion de l'information afin d'harmoniser la société aux meilleures pratiques de l'industrie.

### **RENOUVELLEMENT DE NOTRE PROCESSUS COMMERCIAL**

La principale activité commerciale de Marine Atlantique est d'offrir un service de traversier entre l'île de Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Plusieurs processus se déroulent chaque jour afin de réaliser les objectifs commerciaux.

À compter de la deuxième moitié de l'exercice 2012-13, l'organisation a lancé plusieurs initiatives visant à examiner les activités quotidiennes à travers l'organisation et à évaluer ainsi la pertinence des pratiques actuelles par rapport aux objectifs commerciaux de l'entreprise. Le cas échéant, l'organisation ajustera la façon dont elle mène ses activités afin de s'harmoniser aux meilleures pratiques de l'industrie. La société a déjà lancé des initiatives visant à rehausser l'expérience de voyage de chaque client.

De nouvelles initiatives reliées à la sécurité, la sûreté, l'environnement, les systèmes de technologie de l'information, les procédures financières et les pratiques de l'approvisionnement ont également été lancées afin de s'assurer que la société procure le meilleur service et le plus efficacement que possible.

### **RENOUVELLEMENT DE LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA GESTION DE L'INFORMATION**

Le succès du renouvellement de nos processus commerciaux sera facilité par une infrastructure pertinente pour appuyer les activités commerciales essentielles. Au cours de l'année dernière, beaucoup de temps fut accordé à l'évaluation de l'infrastructure technologique clé à travers l'organisation et les nombreux



processus commerciaux qui dépendent du soutien de la technologie de l'information.

Marine Atlantique a procédé à des mises à niveau de réseau à travers l'organisation et a mis un fort accent sur la maximalisation des capacités de son infrastructure et de ses systèmes actuels. Ces systèmes constituent la base du soutien des solutions commerciales, de la collaboration et de l'intégration dans toute l'organisation.

Des technologies modernes tels que les systèmes de vidéoconférence ont été distribués à travers la société afin de permettre aux employés d'effectuer leurs tâches plus efficacement à partir de différents emplacements de travail. Ces outils procurent un service à valeur ajoutée ainsi que des économies de coûts pour la société.

Le projet de **renseignements d'affaires Business Intelligence (BI)** continue à être mis en œuvre dans toute l'organisation. Le système BI procure aux employés un accès facile à la profusion de données créées, recueillies et saisies par le biais de divers systèmes de gestion de Marine Atlantique et de les transformer en rapports utiles qui procurent des renseignements pour appuyer la prise de décision stratégique et la planification des activités de la Société.

On a également procédé à une évaluation complète du système de

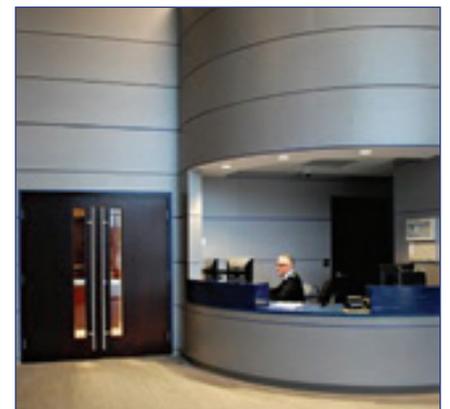
communication des navires en 2012-13 afin d'harmoniser la technologie des navires aux objectifs commerciaux de l'organisation. L'accent mis sur la stratégie de communication des navires se poursuivra tandis que la société poursuit ses activités de renouvellement des processus commerciaux.

### **LE RENOUVELLEMENT DES PROCÉDURES FINANCIÈRES**

En 2012-13, Marine Atlantique a entrepris l'analyse de sa division des finances afin d'examiner sa structure et les processus commerciaux connexes avec l'objectif de renforcer ses principales activités et d'améliorer la conformité par le rehaussement des contrôles.

La société procède actuellement à une évaluation exhaustive de son environnement de contrôle interne afin de renforcer ses procédures conçues dans le but de préserver les actifs de la société et de limiter les risques. Un programme complet de tests et de conformité sera élaboré et mis en œuvre en 2013-14 pour chaque processus financier ainsi que plusieurs processus non financiers afin de déterminer leur efficacité et le besoin d'amélioration.

La détermination de façons rentables de mener ses activités et de se procurer des fournitures fait partie



*Le nouveau centre administratif situé au 65 Memorial Drive.*

de l'engagement de Marine Atlantique à satisfaire les objectifs financiers fédéraux. Pour réaliser cet objectif, on a apporté des changements à la gestion de la chaîne d'approvisionnement. La société renouvelle ses politiques et procédures de services afin de rehausser l'efficacité, la prestation de services et la valeur globale par rapport aux dépenses.

# NOTRE PRIORITÉ ABSOLUE : SÉCURITÉ

Marine Atlantique continue à se concentrer sur la sécurité avec une nouvelle campagne interne appelée « **Conscient du travail** ». Des statistiques démontrent qu'un changement positif continue à s'effectuer.



Se fondant sur des améliorations apportées aux processus et procédures, l'organisation a fait progresser davantage la culture de sécurité à travers la société au cours de 2012-13.

## LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

En 2012, Marine Atlantique a lancé une campagne de sécurité interne en tant que prolongement du programme d'identification et de sensibilisation aux risques conçu pour rehausser la sensibilisation et la connaissance de l'environnement de travail et des risques connexes. La campagne « **Conscient du travail** », gravite autour de ces trois principes : leadership, appropriation et responsabilisation.

Quatorze comités de santé et de sécurité au travail (SST) sont maintenant en place à travers l'organisation, ainsi qu'un comité de politiques SST qui est composé de représentants de tous les niveaux de l'organisation qui se rencontrent afin

de discuter des questions et offre des lignes directrices pour des initiatives de sécurité à l'échelle de la société. L'augmentation du nombre de rapports d'incident et d'accidents évités de justesse démontre clairement l'accent renouvelé mis sur la sécurité

En 2013, les incidents avec arrêt de travail ont diminué de 43 % par rapport à 2012. Ces chiffres démontrent bien que les initiatives ciblées pour améliorer la santé et la sécurité au travail fonctionnent à travers Marine Atlantique.

On a initié des **sommets d'une journée sur la sécurité** afin de donner aux employés l'occasion de partager leurs connaissances et les meilleures pratiques s'appliquant à Marine Atlantique et même, au-delà.

Le comité de santé et sécurité au travail du terminal de Port aux Basques a été nommé le « **Comité de l'année** » en 2012.

Le comité a été retenu parmi **plus de 3 100 comités de santé et sécurité** au travail inscrits dans la Province de province de Terre-Neuve-et-Labrador.



Un exemple d'affiche de la campagne interne « **Conscient du travail** »

## NOTRE ACCENT SUR LA SÉCURITÉ

Marine Atlantique a continué à se concentrer sur **la préparation aux situations d'urgence** pendant l'année. Cette préparation ajoutée aux politiques et programmes de sécurité continuent à renforcer le niveau de préparation de la société.

La société se conforme aux Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs de Transport Canada et continue à améliorer ses systèmes de sécurité et de préparation aux situations d'urgence. Au cours des dernières années, Marine Atlantique a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives visant à rehausser les caractéristiques de sécurité à tous ses emplacements.

Bien que les clôtures aient été améliorées et que les vérifications de sécurité ont été accrues aux terminaux depuis un certain temps, un plus grand contrôle d'accès pour toutes les installations à terre a été instauré en 2012-13 dont les améliorations apportées aux lecteurs de cartes pour tous les immeubles. Le nouveau système de contrôle d'accès rehausse la capacité de l'organisation à contrôler et

à surveiller les points d'accès critiques à partir d'un emplacement central.

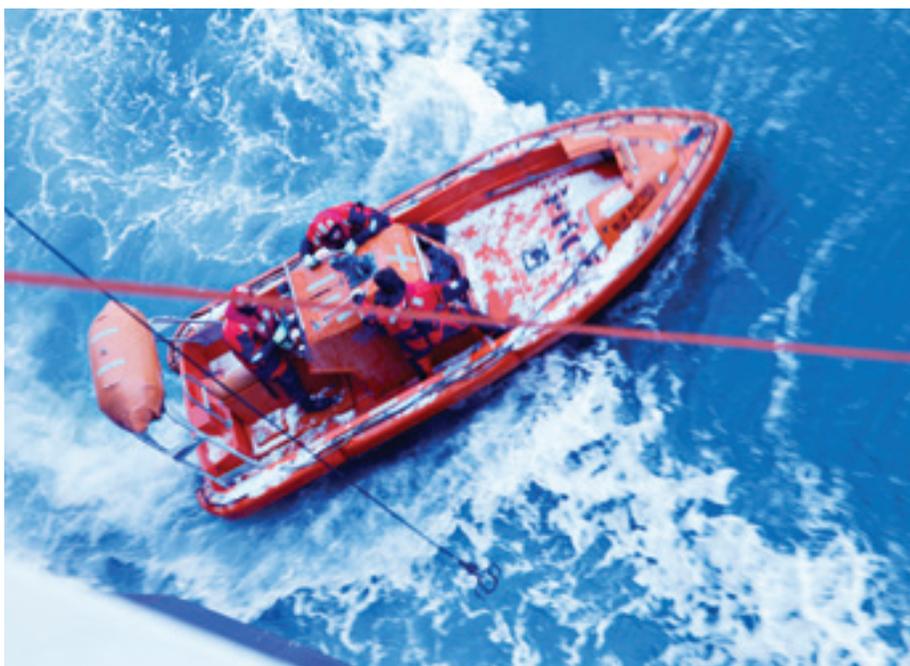
Chaque entité incluant chaque terminal et navire est doté d'un plan de gestion des urgences qui oriente son intervention en cas de situation d'urgence. En 2012-13, Marine Atlantique a adopté son Plan de continuité de l'entreprise et de la technologie de l'information. Ces plans sont guidés par l'engagement de Marine Atlantique envers ses clients et ses employés de conserver le déroulement des activités dans le cas d'une perturbation ou d'une urgence ainsi que pour compléter les plans de gestion des urgences de la société, des terminaux et des navires.

La société effectue des analyses continues de menaces, de risques et



*Un employé examine les protocoles de sécurité au cours d'un exercice de préparation aux situations d'urgence*

de vulnérabilité dans le cadre de sa préparation à une gestion efficace en cas d'événement défavorable. Le plan de la société procure de la formation sur la gestion des urgences, des exercices d'alerte et des simulations de situation d'urgence. De plus, l'organisation surveille et met à jour régulièrement les plans de sécurité des terminaux et des navires.



Cette année, Marine Atlantique a participé à un exercice sur table de la préparation aux situations d'urgence avec le **Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney**, le **centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC)** et la **municipalité régionale du Cap Breton**.

L'exercice a donné une précieuse occasion de formation pour tous les participants dans la préparation aux situations d'urgence. Plus précisément, les participants ont acquis une meilleure compréhension des rôles de chacun lors d'une situation d'urgence et ont renforcé les rapports des différentes agences qui seraient impliquées dans la planification des interventions en cas d'urgence.

## LE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Marine Atlantique a reçu des commentaires très élogieux à la suite de la mise en œuvre de la nouvelle flotte de navires modernes, des commodités rehaussées, des systèmes de communication améliorés avec les clients ainsi que la formation accrue des employés.

En 2012-13, Marine Atlantique s'est penché sur la compréhension des besoins changeants des clients et du maintien des niveaux de performance. Au cours de l'année, la société a lancé de nouvelles initiatives de recherche et des sondages sur la satisfaction des clients commerciaux conçus pour recueillir des commentaires sur nos services et des suggestions pour l'amélioration continue des services offerts aux clients. La société a également lancé une nouvelle campagne de marketing au début de 2013 qui fait la promotion des services traversiers en mettant un accent particulier sur l'expérience client lors des traversées effectuées avec Marine Atlantique.

En 2012-13, Marine Atlantique a initié un nouveau programme de formation sur le service à la clientèle afin d'offrir un service constant et de qualité à nos clients. Le programme « Excellence du service » a été donné en tant que projet pilote au cours de l'année et a été très bien reçu par les employés. La mise en œuvre complète du programme est prévue pour 2013-14.

Nos clients ont reçu un meilleur accès à l'information à la suite de l'amélioration du site Web qui inclut des sections tels que Foire aux questions, des conseils en ligne aux voyageurs et des renseignements détaillés sur la politique d'indemnisation pour les interruptions de service.

**SERVICE À LA  
CLIENTÈLE**  
2012-2013

**84 %**

DES PASSAGERS DE LA LIAISON  
D'ARGENTIA ÉTAIENT FORTEMENT  
SATISFAITS

**88 %**

DES CLIENTS SONT SUSCEPTIBLES  
DE NOUS RECOMMANDER À LEURS  
AMIS ET LEUR FAMILLE

**86 %**

DES PASSAGERS ONT INDIQUÉ QUE  
LEURS ATTENTES ÉTÉ SATISFAITES  
OU EXCÉDÉES

**86 %**

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



## NOTRE ACCENT SUR LES GENS

### LE PERFECTIONNEMENT DE NOS EMPLOYÉS

Marine Atlantique s'efforce d'être un employeur de choix dans le Canada atlantique et est engagé envers un **lieu de travail sain et sûr**.

#### LE PERFECTIONNEMENT DE NOS EMPLOYÉS

Pour répondre aux dynamiques changeantes de la main-d'œuvre d'aujourd'hui, Marine Atlantique met l'accent sur la formation et l'élaboration d'initiatives de planification de la main-d'œuvre. À cette fin, un nouveau programme de planification de la main-d'œuvre sera lancé en 2013-14. Le programme aidera la société à gérer efficacement les changements basés sur les personnes à travers l'organisation.

La société se renforcera en donnant à ses employés l'occasion de recevoir des expériences de formation pertinentes et de bâtir sur des ensembles de compétences acquises. Marine Atlantique est engagée à s'assurer que ses employés soient tenus informés

et reçoivent une formation pour se conformer aux meilleures pratiques de l'industrie. La formation de 2012-13 était principalement axée sur les programmes de formation réglementaires, la sécurité et le perfectionnement professionnel.

#### LE DÉVELOPPEMENT DE NOS MENEURS

La clé de notre réussite à devenir une organisation moderne et efficace dont les clients sont au centre de nos décisions dépendra grandement d'une équipe de meneurs bien préparés. La préparation de l'équipe de gestion à relever les défis liés à ces changements est importante. Un programme pilote de leadership, **Navigation à travers les changements**, a été initié en 2012-13. Ce programme sera lancé à travers la société

en 2013-14. Le programme est conçu pour permettre aux employés de mieux comprendre la façon dont un changement a un effet sur les personnes et le lieu de travail. Les participants apprendront à se servir d'outils et de techniques afin de répondre efficacement aux changements dans l'organisation. Le programme met l'accent sur la gestion des relations, la souplesse des opérations et la capacité à rehausser davantage le leadership des employés.

Marine Atlantique continue de mettre la priorité sur le maintien à jour de ses employés au sujet des initiatives d'entreprise et d'impliquer son personnel dans le processus de renouvellement. Des réunions régulières à divers niveaux de l'entreprise et des activités de communication interne assurent la communication efficace de l'information.

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

#### *Programme de mieux-être des employés*

Marine Atlantique offre à ses employés l'occasion de participer au défi santé et mieux-être annuel qui inclut des activités physiques, des cliniques de santé en milieu de travail et une évaluation en ligne du risque pour la santé. Le **défi @live** encourage l'activité des employés et le changement des habitudes de vie afin d'améliorer leur santé et mieux-être globaux. En analysant les données des évaluations du risque, de l'expérience santé et du programme d'aide aux employés, le Comité du mieux-être est en mesure d'adapter le programme et de cibler les stratégies de mieux-être où le changement peut être mesuré et profiter aux employés.

#### *Programme de gestion des limitations fonctionnelles*

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

#### *Le programme Prix du président et prix de distinction*

Les employés de toute la société sont reconnus pour leurs réalisations et leurs contributions envers la réalisation de notre mission d'offrir un service traversier

sûr, écologique et de qualité de manière fiable, courtoise et économique. Le programme de prix contribue à renforcer les bonnes relations de travail et un environnement dans lequel les employés connaissent la valeur du travail qu'ils effectuent ainsi qu'un sentiment de fierté et de satisfaction. Des cérémonies de remise de prix se tiennent annuellement à chaque port.



*Rhona Green accompagnée des récipiendaires des prix de distinction*

# PERSPECTIVES D'AVENIR

En regardant vers l'avenir, la société se fondera sur ses succès de 2012-13 avec un accent mis sur l'optimisation des processus commerciaux, le renouvellement de sa culture et l'excellence du service.

2012-13 a été une autre année remplie de succès pour Marine Atlantique. Avec la nouvelle flotte en place, la société a été en mesure de faire d'énormes progrès dans le renouvellement de ses processus commerciaux, le rehaussement de sa culture de sécurité, les améliorations du service à la clientèle et la restructuration et le rajeunissement continus de son infrastructure à terre.

La ponctualité s'est également améliorée en 2012-13 pour atteindre 86 pour cent, en excluant les retards dus aux conditions météorologiques, soit une amélioration de 4 pour cent par rapport au dernier exercice. Ce niveau de ponctualité s'est considérablement élevé depuis la mise en œuvre de la nouvelle flotte de Marine Atlantique en 2010-11 et continuera d'être une priorité en 2013-14. De nouvelles initiatives de marketing et d'étude de marché viendront renforcer nos efforts pour attirer de nouveaux clients, renfoncer le service à la clientèle et donner une expérience positive lors des traversées avec Marine Atlantique.

La société améliorera sa performance organisationnelle par un carénage de navire et des périodes de travail prévues plus efficaces, des programmes reliés au carburant et à l'approvisionnement plus performants, des processus de TI rehaussés et la modernisation continue des infrastructures à terre. Marine Atlantique ira aussi de l'avant avec des initiatives d'amélioration de la planification de la main-d'œuvre, des pratiques de calendrier de travail plus efficaces, des mécanismes de rapports financiers plus appropriés ainsi que des processus rehaussés du service des ressources humaines pour l'embauche des employés. Toutes ces initiatives seront entreprises en continuant de mettre l'accent sur la culture de sécurité de la société et un engagement envers la responsabilité financière.

Marine Atlantique a fait d'énormes progrès relativement à ses investissements dans de nouveaux navires et l'infrastructure à terre afin de rehausser considérablement le niveau des opérations et une expérience client grandement améliorée. Ces efforts se poursuivront au cours des 12 prochains mois. 2013-14 sera une année de poursuite de la transition pour Marine Atlantique avec un accent mis sur l'optimisation des processus commerciaux et le renouvellement de sa culture, des succès des opérations, de l'excellence du service autant pour les clients externes que les clients internes.



La **ponctualité** s'est également améliorée en 2012-13 pour atteindre 86 pour cent, en excluant les retards dus aux conditions météorologiques, soit une **amélioration de 4 %**.

# RESPONSABILITÉ SOCIALE ORGANISATIONNELLE



**Le dimanche 14 octobre 2012** marquait le 70e anniversaire du naufrage du *Caribou*. Marine Atlantique s'est joint aux membres de la Marine royale canadienne, aux groupes communautaires et aux membres de la famille afin de commémorer la tragédie dans laquelle 136 personnes ont perdu la vie. Une cérémonie de dépôt de la couronne et de dispersion de cendres s'est tenue à bord du *Atlantic Vision* au site du naufrage.

## TRAVAIL SELON LES NORMES DÉONTOLOGIQUES

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

## PROMOTION DES DROITS DE LA PERSONNE

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

## GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Marine Atlantique s'efforce de réduire son impact sur l'environnement. Cela contribue à garantir que la société protège le milieu et qu'elle se conforme aux exigences légales.



## 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.

### **INVESTIR DANS LES JEUNES**

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

### **REDONNER À LA COLLECTIVITÉ**

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

### **SERVICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES**

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

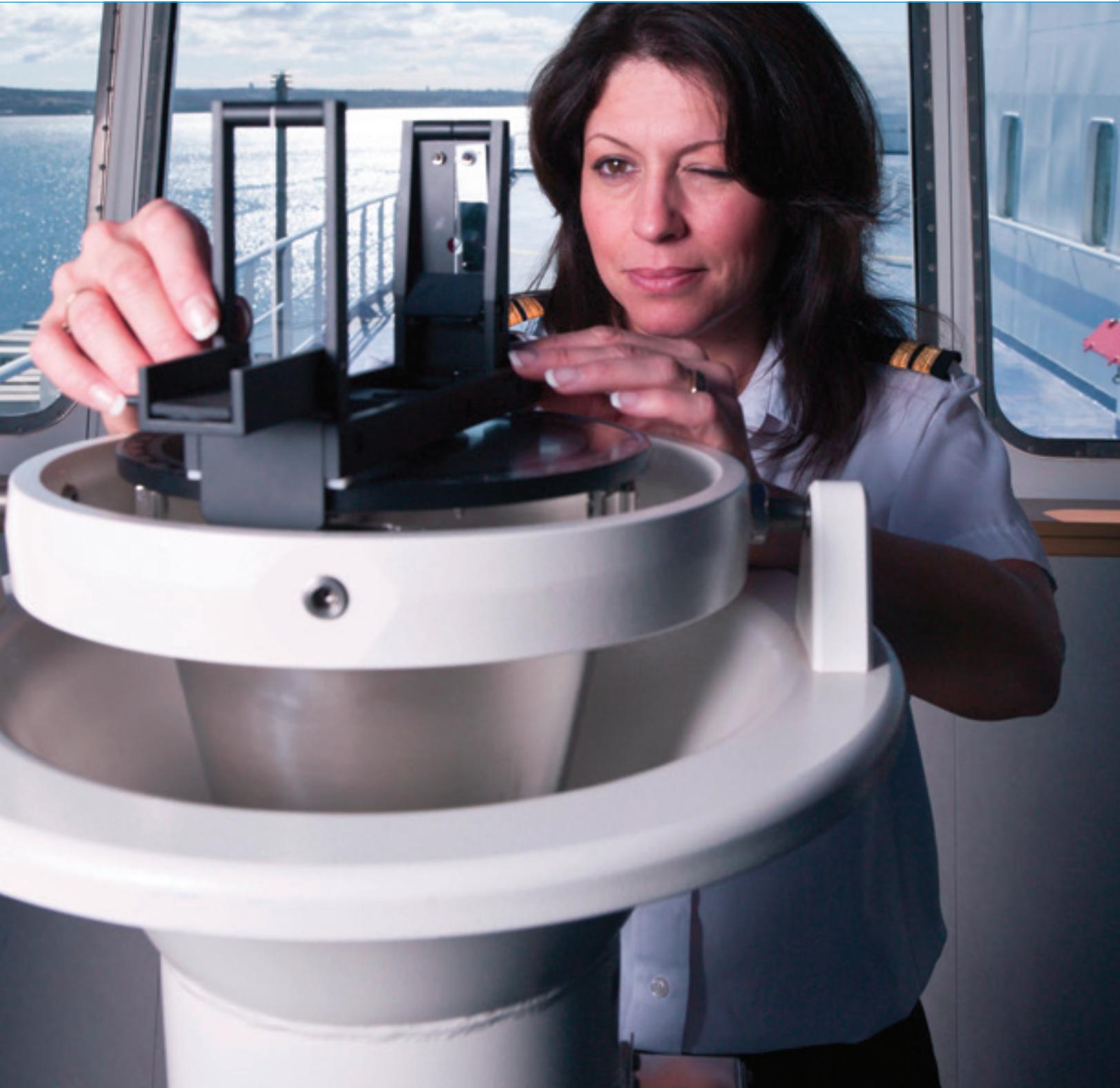
**4 × 2 000 \$**  
EN BOURSES D'ENTRÉE À  
L'UNIVERSITÉ

**4 × 1 000 \$**  
EN BOURSES D'ENTRÉE DANS UNE  
ÉCOLE DE MÉTIERS

**4 × 1 500 \$**  
EN BOURSES D'ÉTUDES À DES  
ÉTUDIANTS INSCRITS DANS  
DES PROGRAMMES DE SCIENCES  
NAUTIQUES OU DE MÉCANIQUE  
NAVALE AU MEMORIAL UNIVERSITY  
MARINE INSTITUTE

**18 000 \$**  
EN BOURSES D'ÉTUDES  
ATTRIBUÉES CHAQUE ANNÉE

# APERÇU FINANCIER

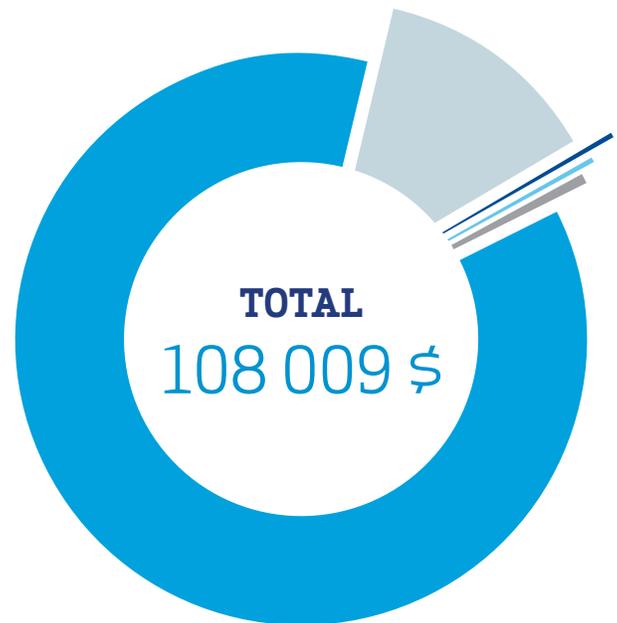


À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par le biais de Transport Canada. En 2012-13, les dépenses de la société ont été de **295,6 millions de dollars**; des revenus de 107,5 millions de dollars ont été générés par le biais des tarifs clients et autres revenus connexes; et 191,8 millions de dollars provenaient d'une subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de **67,1 pour cent**, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

## REVENUS ET GAINS DE 2012-13

EN MILLIERS DE DOLLARS

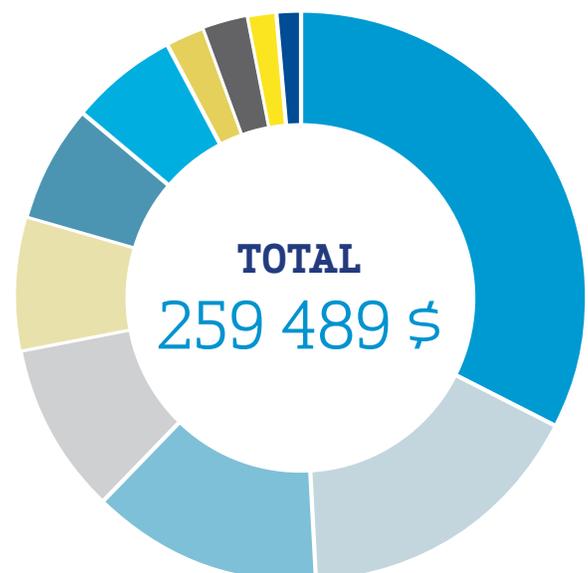
1	Produits du transport	93 276 \$
2	Revenus du supplément carburant	13 796
3	Gain réalisée sur instruments financiers dérivés	512
4	Gain de change	224
5	Autres revenus	201
	<b>TOTAL</b>	<b>108 009 \$</b>



## DÉPENSES 2012-13

EN MILLIERS DE DOLLARS

1	Salaires et avantages sociaux	84 672 \$
2	Frais de frètemment	43 202
3	Carburant	34 252
4	Amortissement	24 797
5	Avantages sociaux futurs des employés	19 387
6	Matières, fournitures et services	17 398
7	Réparations et entretien	15 731
8	Assurance, loyer et services publics	6 267
9	Taxes sur l'importation de frètemment	6 121
10	Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	4 085
11	Autres	3 577
	<b>TOTAL</b>	<b>259 489 \$</b>



## EXERCICE CLOS LE 31 MARS

EN MILLIERS DE DOLLARS

	2012-13	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09
<b>Exploitation :</b>					
Produits du transport	93 276 \$	87 772 \$	83 920 \$	80 270 \$	71 514 \$
Supplément pour carburant	13 796	12 464	11 662	3 570	10 100
Autres revenus	201	204	181	71	481
	107 273	100 440	95 763	83 911	82 095
Charges d'exploitation	214 569	215 395	202 035	181 084	162 122
Avantages sociaux futurs des employés	19 387	16 022	8 278	2 593	11 186
Perte (Gain) latente	-	-	(5 442)	1 708	-
Amortissement	24 797	20 165	12 476	18 241	17 038
	258 753	251 582	217 347	203 626	190 346
Déficit avant financement de l'État	151 480	151 142	121 584	119 715	108 251
Financement public					
Opérations	136 880	135 060	124 370	106 596	105 401
Immobilisations	51 003	36 698	77 839	-	-
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires		2 371	3 118	-	-
Amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée		-	-	22 346	17 276
Excédent d'opération (déficit)	36 403 \$	22 987 \$	83 743 \$	9 227 \$	14 426 \$
<b>Actif :</b>					
Actif total	351 948 \$	316 492 \$	291 372 \$	234 019 \$	226 659 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	51 003 \$	36 698 \$	77 839 \$	14 868 \$	20 526 \$



	2012-13	2011-12	2010-11	2009-10	2008-09
Passagers	351 643	365 786	382 522	398 667	385 046
Véhicules passagers	123 609	128 014	131 597	139 011	131 013
Véhicules commerciaux	103 160	103 253	100 620	96 694	92 612
EA*	559 740	565 301	558 361	546 637	519 938
Nombre de traversées dans un sens	1 818	1 908	2 095	1 972	2 143
Employés (période de pointe d'emploi)	1 393	1 389	1 364	1 303	1 256
Employés (équivalents temps plein)**	1 108	1 153	1 139	1 100	1 075

\* 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).

Les montants de l'année précédente pour les ETT ont été révisés afin d'inclure les heures de départ payées pour les postes non remplacés.



## REVENUS

Le revenu total de l'exercice était de 4,4 millions de dollars supérieurs aux prévisions budgétaires et de 6,8 millions de dollars supérieurs à l'exercice 2011-12. La société s'attendait à une croissance de l'achalandage passager et commercial mais les volumes de passagers comparativement à l'exercice précédent alors que l'achalandage commercial est demeuré constant.

Les augmentations de la tarification ont été mises en œuvre à la fin de l'exercice 2011-2012.

## SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les coûts de la main-d'œuvre ont égalé ceux de 2011-2012. Le nombre d'employés temps plein a été inférieur de un pour cent par rapport à l'exercice dernier, compensant ainsi l'augmentation des salaires.

Les salaires et les avantages sociaux sont demeurés sous les prévisions budgétaires en raison de certains retards de recrutement et d'initiatives.

## FRAIS D'AFFRÈTEMENT

La société détient des ententes de location pour trois de ces quatre navires, soit le *Blue Puttees*, le *Highlanders* et le *Atlantic Vision*. Les coûts de location pour le *Atlantic Vision* sont payés en Euros. Les

différences par rapport au budget et à l'exercice précédent représentent la variation du taux de change.

## TAXES SUR L'IMPORTATION DE FRÈTEMENT

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

## CARBURANT

La dépense de carburant a été de 1,2 million de dollars supérieure à celle de l'exercice dernier, bien qu'inférieure de 1,1 million de dollars par rapport au montant budgété. Les prix du carburant pour la société ont augmenté de 6 pour cent en 2012-13. Cela a partiellement été compensé par 90 traversées de moins par rapport à l'exercice précédent, se soldant ainsi à une réduction de 1,1 million de litres pour la consommation de carburant.

## MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été égaux à ceux de l'exercice précédent, bien qu'inférieurs de 3,3 millions de dollars

aux prévisions budgétaires. La société poursuit sa transition vers une société moderne et efficace qui offre un service traversier de grande qualité à sa clientèle par plusieurs initiatives en cours.

## RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

Les coûts de réparations et d'entretien en 2012-2013 ont été de 2,5 millions de dollars supérieurs à l'exercice précédent en raison des variations du calendrier d'entretien et de carénage. Les quatre navires ont fait l'objet d'un carénage cette année terminant ainsi l'entretien préventif prévu et pour se conformer aux nouvelles exigences de l'année.

## ASSURANCE, LOYER ET SERVICES PUBLICS

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été de 0,5 million de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires alors que supérieurs de 0,2 millions de dollars à l'exercice dernier en raison des augmentations des coûts de communication et de services municipaux. Les coûts d'assurance et de location ont été inférieurs aux prévisions budgétaires.

## AUTRES

Les autres dépenses ont diminué de 7,3 millions de dollars en 2012-13 par rapport à l'exercice précédent et étaient de 2,4 millions de dollars



inférieures aux prévisions budgétaires. Cette variation est due aux ajustements de l'exercice précédent. En 2011-12, la société a payé 3 millions de dollars relativement à une évaluation en appel des déclarations de TVH de l'exercice précédent. En 2012-13, des ajustements ont été effectués à certains comptes de bilan afin de refléter la différence entre les évaluations de l'exercice précédent et les montants réels, réduisant ainsi les dépenses de cette catégorie.

### **AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS**

Les montants calculés sur une base actuarielle pour les obligations comptabilisées des avantages sociaux reliés aux coûts d'indemnisation des accidentés du travail et d'assurance-maladie et de vie pour les retraités et la charge de retraite ont augmenté de 3,4 millions de dollars dont un montant de 3,1 millions de dollars était attribuable au régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

### **RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE**

La société a pris possession du *Highlanders* en février 2011 et le navire a débuté son service en avril 2011. Les coûts du renouvellement de la flotte pour 2011-12 au montant de 1,2 million de dollars représentent les coûts finaux de l'intégration du *Highlanders* en service.

### **DÉMANTÈLEMENT DE NAVIRES**

Le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été retirés du service et subséquemment vendus en juillet 2011, avec tous ces coûts comptabilisés entièrement recouvrables des produits de la vente des navires avec les fonds restants retournés au gouvernement du Canada.

### **GAIN SUR TAUX DE CHANGE**

La société a connu un gain en devises étrangères de l'ordre de 224 000 \$ en 2012-2013 comparativement à une perte de 48 milles dollars en 2011-12. Ces gains découlent de notre exigence de payer certains de nos fournisseurs en devises étrangères.

### **GAIN RÉALISÉ SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS**

La société a assumé un gain réel de 0,5 millions de dollars sur le règlement d'échanges d'énergie et sur des contrats de change à terme au cours du présent exercice, comparativement à 2,7 millions de dollars pour l'exercice dernier.

### **PERTE SUR L'ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

La société a assumé une perte de 4 millions de dollars alors que d'importants projets de remplacement des infrastructures à terre ont débuté en 2012-13.

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

Le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* ont été vendus lors de l'exercice 2011-12. Un gain de 0,7 million a été reconnu l'exercice dernier relativement à la vente.

### **FINANCEMENT PUBLIC**

Les revenus du financement du gouvernement reconnus étaient de 13,7 millions de dollars plus élevés en 2012-13 par rapport à 2011-12. Cela a trait au programme d'immobilisations alors que le capital dépensé était de 14,3 millions de dollars supérieurs en 2012-13.

### **IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

En 2012-2013, Marine Atlantique a dépensé 51 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 36,7 millions de dollars au cours de l'exercice dernier. Des dépenses de 40,7 millions de dollars ont été encourues pour le remplacement et la modernisation des installations et des équipements à terre comparativement à 24,1 millions de dollars au cours de l'exercice dernier. Des dépenses de 10,3 millions de dollars ont été encourues par des projets reliés à la flotte au cours de cet exercice par rapport à 12,6 millions de dollars au cours de l'exercice de 2011-12.

# COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

**Le conseil d'administration de Marine Atlantique** offre surveillance et stratégie à l'équipe de direction qui à son tour a la responsabilité des activités quotidiennes des employés 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.

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

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

surgir et lui permettre de compléter ses principales activités.

Le Conseil doit fournir une orientation et des directives circonspectes à l'équipe de direction, assurant une 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 gouvernance et de responsabilité de la société*; le *comité de vérification et de gestion du risque*; et, le *comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite*.

### Comité de gouvernance et de responsabilité de la société

Le comité de gouvernance et de responsabilité de la société a la mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une bonne gouvernance de Marine Atlantique et de créer des relations de travail



cohérentes entre le conseil et l'équipe de direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la sécurité, les valeurs et l'éthique de la société et les éléments qui favorisent l'efficacité du conseil tels que l'auto-évaluation du conseil, la structure des comités du conseil et son mandat. Au cours de l'année, la portée de l'engagement a été rehaussée afin d'y inclure des rapports réguliers de l'équipe de direction relativement aux questions de santé et de sécurité. Le conseil d'administration a mis en œuvre un mandat qui définit les responsabilités du conseil à satisfaire les exigences législatives et la façon dont la gouvernance sera réalisée pour le bénéfice de Marine Atlantique S.C.C. En mars 2013, Sharon Duggan a été nommée présidente du comité.

#### **Comité de vérification et de gestion du risque**

Le comité de vérification et de gestion du risque a la mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but de d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et du contrôle interne afin de donner une assurance raisonnable que les objectifs stratégiques, opérationnels, financiers et réglementaires de la société seront atteints. Dans les cadres de la gestion du risque d'entreprise et du contrôle, le Comité aide le conseil à assumer sa responsabilité de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, ainsi que de l'efficacité de

l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérification internes et externes. Pendant l'année, le conseil se réunit régulièrement afin d'exécuter son mandat avec un accent mis sur la surveillance de la conception et du rehaussement du cadre de gestion du risque d'entreprise pour la détermination et la gestion des risques inhérents à l'entreprise et aux activités de la société, la réalisation des vérifications internes, la surveillance du budget d'opération et d'immobilisation et la révision d'un certain nombre de politiques du conseil dans des domaines tels que les heures supplémentaires et les voyages.

#### **Comité des ressources humaines et de la gestion des pensions**

Le comité des ressources humaines et de la gestion des pensions a la mandat d'offrir des avis au conseil dans le but d'assurer une bonne gestion du régime de retraite de la société, des politiques en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi juste et important dans un lieu de travail sain et respectueux avec une surveillance relative aux affectations, à la surveillance et à la rémunération de la direction supérieure. Parmi les faits saillants de l'année, on retrouve l'approbation de l'élaboration d'une stratégie à long terme des relations de travail. En mars 2013, Garfield Moffatt a été nommé président du comité.

<b>MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</b>	<b>MEMBRES DES COMITÉS</b>	<b>ASSIDUITÉ</b>
Robert Crosbie <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Président du conseil Membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation Membre, CRHGP	5
Paul Griffin <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Membre d'office du comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation et du CRHGP	5
Nick Careen <i>Jerseyside, T.-N.-L.</i>	Membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation Membre, Comité de vérification et de gestion des risques	5
Peggy A. Coady, FCA <sup>1</sup> <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Présidente, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation Membre, Comité de vérification et de gestion des risques	4
Stan Cook <sup>2</sup> <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Membre du CRHGP, membre du Comité de vérification et de gestion des risques	4
James G. Doody, CA <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Président, Comité de vérification et de gestion des risques	5
John J. Henley <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Membre, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société	4
Walter Pelley <i>North Sydney, N.-É</i>	Membre du CRHGP Membre du Comité de vérification et de gestion des risques	5
Dwight Rudderham <sup>3</sup> <i>Sydney, N.-É</i>	Membre, Comité de gouvernance de la société et comité de responsabilisation Membre, CRHGP	4
Heather Tulk <sup>4</sup> <i>Toronto, ON</i>	Présidente, CRHGP	4
Garfield Moffatt <sup>5</sup> <i>Truro, N.-É</i>	Président, CRHGP	1
Sharon Duggan <sup>6</sup> <i>St. John's, T.-N.-L.</i>	Présidente, Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société, Membre, CRHGP	1

<sup>1</sup> Dwight Rudderham a complété son adhésion au Conseil d'administration le 7 mars 2013. <sup>2</sup> Membre du CRHGP d'avril 2012 à février 2013, membre du Comité de vérification et de gestion des risques en mars 2013. <sup>3</sup> Membre du Comité de gouvernance et de responsabilisation de la société d'avril 2012 à février 2013, membre du CRHGP en mars 2013. <sup>4</sup> Complété son adhésion au Conseil d'administration le 13 décembre 2012. <sup>5</sup> Nommé au Conseil d'administration le 13 décembre 2012.

<sup>6</sup> Nommé au Conseil d'administration le 7 mars 2013.

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.



# ÉTATS FINANCIERS



# Déclaration de responsabilité de la direction

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

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

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

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

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



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



Paul Griffin  
**Le président-directeur général**



Auditor General of Canada  
Vérificateur général du Canada

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2013, l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluations, l'état de la variation de la dette nette 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 2013, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette 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 ainsi qu'aux statuts et aux règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C.

Pour le vérificateur général du Canada,



Nancy Y. Cheng, FCA  
vérificatrice générale adjointe

Le 13 juin 2013  
Halifax, Canada

# État de la situation financière

au 31 mars 2013 (en milliers de dollars)

	2013	2012
<b>Actifs financiers</b>		
Trésorerie (note 3)	12 087 \$	8 353 \$
Débiteurs (note 13 a))	12 248	9 971
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	-	1 222
Stocks destinés à la revente (note 5)	302	291
Instruments financiers dérivés (note 12)	641	3 147
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	73 151	60 080
	98 429	83 064
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (notes 6, 13(c))	28 039	30 565
Instruments financiers dérivés (note 12)	781	1 015
Revenus reportés	2 203	2 556
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	2 687	-
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	5 859	5 970
Obligation au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	1 912	1 875
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (note 9)	38 378	35 465
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi (note 10)	10 698	11 641
	90 557	89 087
<b>Dette nette</b>	7 872	(6 023)
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations corporelles (note 11)	218 474	196 415
Stocks destinés à la consommation (note 5)	21 820	17 696
Charges payées d'avance	13 225	19 317
	253 519	233 428
<b>Excédent accumulé</b> (Note 14)	261 391 \$	227 405 \$

Obligations contractuelles (note 16)  
Passifs éventuels (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :**

  
ADMINISTRATEUR

  
ADMINISTRATEUR

# État des résultats

Exercice clos le **31 mars 2013** (en milliers de dollars)

	2013		2012
	Budget (Note 18)	Réel	Réel
<b>Revenus</b>			
Produits des activités de transport	97 135 \$	93 276 \$	87 772 \$
Produits du supplément pour le carburant	14 466	13 796	12 464
Autres produits	40	201	204
	111 641	107 273	100 440
<b>Charges</b>			
Salaires et avantages sociaux	90 676	84 672	85 021
Droits d'affrètement	44 290	43 202	44 256
Taxes d'importation de navires d'affrètement	-	6 121	5 306
Carburant	35 389	34 252	33 051
Matériaux, fournitures et services	20 730	17 398	17 538
Réparations et entretien	16 068	15 731	13 187
Assurance, loyers et services publics	6 807	6 267	6 066
Autres charges	6 019	3 577	10 906
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	12 310	19 387	16 022
Coûts du renouvellement de la flotte	-	-	1 201
Mise hors service de navires	-	-	2 371
(Gains) de change	-	(224)	(48)
(Gains) réalisés sur instruments financiers dérivés	-	(512)	(2 703)
Perte (gains) sur cession d'immobilisations corporelles	-	4 085	(21)
(Gains) sur cession d'actifs destinés à la vente	-	-	(736)
Amortissement	35 288	24 797	20 165
	267 577	258 753	251 582
(Déficit) avant le financement public	(155 936)	(151 480)	(151 142)
<b>Financement public</b> (Note 4)			
Exploitation	134 726	136 880	135 060
Immobilisations corporelles	46 900	51 003	36 698
Recouvrement des coûts de la mise hors service de navires	-	-	2 371
	181 626	187 883	174 129
<b>Excédent lié aux activités</b>	25 690	36 403	22 987
<b>Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice</b>	219 710	229 287	206 300
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice</b> (note 14)	245 400 \$	265 690 \$	229 287 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## État des gains et pertes de réévaluation

Exercice clos le **31 mars 2013** (en milliers de dollars)

	2013	2012
<b>Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice</b>		
(Pertes) de change non réalisées sur des montants en trésorerie	(146) \$	(281) \$
(Pertes) non réalisées sur instruments dérivés	(2 783)	(4 304)
<b>Montants reclassés dans l'état des résultats</b>		
Gains réalisés sur instruments dérivés	512 \$	2 703 \$
<b>(Pertes) nettes de réévaluation de l'exercice</b>	(2 417)	(1 882)
(Pertes) de réévaluation cumulées sur les instruments financiers dérivés au début de l'exercice	(1 882)	-
<b>(Pertes) de réévaluation cumulées sur les instruments financiers dérivés à la fin de l'exercice (Note 14)</b>	(4 299) \$	(1 882) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État de la variation de la dette nette

Exercice clos le **31 mars 2013** (en milliers de dollars)

	2013		2012
	Budget (Note 18)	Réel	Réel
<b>Excédent</b>	25 690 \$	36 403 \$	22 987 \$
<b>Variation due aux immobilisations corporelles</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles (note 11)	(46 900)	(51 003)	(36 698)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	35 288	24 797	20 165
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	4 085	(21)
Montants des actifs destinés à la vente reclassés en actifs financiers	-	-	-
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	62	25
<b>(Augmentation) des immobilisations corporelles</b>	<b>(11 612)</b>	<b>(22 059)</b>	<b>(16 529)</b>
<b>Variation due aux autres actifs non financiers</b>			
Variation nette des stocks destinés à la consommation	-	(4 124)	(6 306)
Variation nette des charges payées d'avance	-	6 092	(2 283)
<b>Diminution (augmentation) des autres actifs non financiers</b>	<b>-</b>	<b>1 968</b>	<b>(8 589)</b>
Gains (pertes) de réévaluation	-	(2 417)	(1 882)
Diminution (augmentation) de la dette nette	14 078	13 895	(4 013)
Actifs financiers nets (dette nette) au début de l'exercice	11 781	(6 023)	(2 010)
<b>Actifs financiers nets (dette nette) à la fin de l'exercice</b>	<b>25 859 \$</b>	<b>7 872 \$</b>	<b>(6 023)\$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État des flux de trésorerie

Exercice clos le **31 mars 2013** (en milliers de dollars)

	2013	2012
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Rentrées de fonds - clients	107 072 \$	100 285 \$
Rentrées de fonds - autres produits	453	255
Financement public - fonctionnement	132 906	141 104
Financement public - immobilisations corporelles	58 886	37 648
Produits des actifs destinés à la vente	-	7 938
Sorties de fonds - fournisseurs	(118 333)	(143 990)
Sorties de fonds - employés	(87 802)	(81 842)
Sorties de fonds - avantages sociaux futurs	(30 450)	(24 717)
Intérêts et effet des variations des cours du change sur la trésorerie	(174)	(285)
	62 558	36 396
<b>Activités d'investissement en immobilisations corporelles</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(58 886)	(37 648)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	62	25
	(58 824)	(37 623)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	3 734	(1 227)
Trésorerie au début de l'exercice	8 353	9 580
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>12 087 \$</b>	<b>8 353 \$</b>
La Trésorerie comprend :		
Liquidités soumises à des restrictions	8 116 \$	8 290 \$
Liquidités non soumises à des restrictions	3 971	63
	12 087 \$	8 353 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# Notes complémentaires

## Exercice clos le 31 mars 2013 (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 des dispositions législatives, les statuts de la Société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services corrélatifs. Dans le but de se conformer à la *Politique maritime nationale (1995)*, le mandat de la Société a été réduit à l'exploitation d'un service de traversiers. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« assurer de façon viable, courtoise et économique un service sûr, écologique et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse ». Elle exploite un service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service comprend la liaison exploitée durant toute l'année entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet constitutionnel) ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet non constitutionnel). La Société fournit ce service au moyen d'un navire qui lui appartient et de trois navires loués. Elle possède des installations portuaires à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Port aux Basques et Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador.

La Société reçoit, aux fins de son exploitation, des crédits parlementaires annuels du gouvernement du Canada dans la mesure où le coût des services de traversier n'est pas recouvré à même les produits tirés des activités commerciales. La Société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

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

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

### 2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

#### Référentiel comptable

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

#### (a) Financement public

La Société reçoit 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'acquérir des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé en résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et toutes les exigences définies ont été satisfaites par la Société. Tout écart entre les montants reçus et les montants requis constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). La Société vend parfois ses actifs et doit alors verser les produits nets réalisés 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, et la somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada sont évalués au coût.

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

**(c) Indemnités d'assurance à recevoir**

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

**(d) Stocks**

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

**(e) Immobilisations corporelles**

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

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

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

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

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

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

## (f) Avantages sociaux futurs

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

### Avantages de retraite

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

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

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

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 11,4 ans (11,3 ans en 2012). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 17,0 ans (17,7 ans en 2012).

#### 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 tendanciel du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité.

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 13,4 ans (13,4 ans en 2012). 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) Obligation au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10 ans (10 ans en 2012).

### 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 tendanciel 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 1<sup>er</sup> septembre 2001, qui leur permet d'accumuler des congés de maladie pendant leur service. Les employés embauchés avant le 1<sup>er</sup> septembre 2001 sont admis à accumuler des congés de maladie en fonction du nombre d'années de service. Dans le cadre de ce régime, les congés de maladie peuvent être accumulés, mais ne constituent pas des avantages acquis. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant est négligeable.

#### **(g) Constatation des revenus**

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

#### **(h) Charges**

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

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

#### **(i) Charges payées d'avance**

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

**(j) Conversion des devises**

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

**(k) Passifs éventuels**

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

**(l) Incertitude relative à la mesure**

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

**3. TRÉSORERIE**

Les liquidités soumises à restrictions sont des liquidités libellées en euros qui sont détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour le traversier chargé du transport de passagers et de marchandises Atlantic Vision. L'entente d'affrètement signée en avril 2008 exigeait l'ouverture d'un compte de garantie bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement jusqu'à la fin de l'accord en 2013. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 \$ (6 223 \$ en 2012), ce qui correspondait à 8 116 \$ CAN (8 290 \$ CAN en 2012) au 31 mars 2013. Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

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

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

	2013	2012
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada au début de l'exercice	1,222 \$	278 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	(191 792)	(178 752)
Comptabilisés au cours de l'exercice		
Financement public – exploitation	136 880	135 060
Financement public – immobilisations	51 003	36 698
Excédent – financement public	3 909	6 994
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(2 687)	(6 716)
Produits des actifs destinés à la vente	-	7 938
Total de la somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada	(2 687)\$	1 222 \$

#### 5. STOCKS

	2013	2012
<b>Stocks destinés à la consommation</b>		
Stock de carburant	17 612 \$	14 113 \$
Pièces de rechange des navires — sur les navires	1 785	1 642
Pièces de rechange des navires — à terre	2 423	1 941
	21 820	17 696
<b>Stocks destinés à la revente</b>		
Stock de restauration	302	291
Total des stocks	22 122 \$	17 987 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2013, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève 39 002 \$ (39 382 \$ en 2012). La Société a constaté une réduction de valeur de 15 \$ (181 \$ en 2012) au titre des pièces de rechange des navires.

## 6. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2013	2012
Créditeurs	15 826 \$	12 611 \$
Charges à payer	5 250	9 992
Salaires et avantages à payer	5 340	5 963
Sommes à remettre à l'État	1 623	1 999
Créditeurs et charges à payer	28 039 \$	30 565 \$

Les sommes dues à l'État et à d'autres organisations publiques se chiffrent à 187 \$ (315 \$ en 2012). 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 170 \$ (73 \$ en 2012) dans les créditeurs et charges à payer pour un passif environnemental qui correspond aux coûts estimatifs futurs prévus de l'assainissement du site. Cependant, il y a un risque que les coûts soient plus élevés si des travaux d'assainissement supplémentaires étaient requis pour régler des problèmes recensés après la réalisation de tests supplémentaires.

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

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des prestations de retraite et de la valeur des actifs au titre du régime à la date de l'évaluation (le 31 décembre 2012 pour l'exercice clos le 31 mars 2013 et le 31 décembre 2011 pour l'exercice clos le 31 mars 2012). L'évaluation actuarielle aux fins de la comptabilité la plus récente est en date du 31 décembre 2011 et elle a été effectuée en 2012.

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

	2013	2012
<b>Obligation au titre des prestations constituées</b>		
Solde d'ouverture	573 123 \$	543 513 \$
Coût de la modification apportée au régime	-	1 200
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	9 354	8 138
Cotisations – salariés	4 244	4 330
Intérêts débiteurs	28 699	30 154
Prestations versées	(36 345)	(34 122)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(28 397)	19 910
Solde de clôture	550 678 \$	573 123 \$

	2013	2012
<b>Valeur liée au marché des actifs du régime</b>		
Solde d'ouverture	560 198 \$	553 029 \$
Gains actuariels provenant du rendement des actifs du régime	25 942	20 948
Cotisations – employeur	20 485	16 013
Cotisations – salariés	4 244	4 330
Prestations versées	(36 345)	(34 122)
Solde de clôture	574 524 \$	560 198 \$

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

	2013		2012	
	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)	574 524 \$	- \$	560 198 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	548 046	2 632	570 600	2 523
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	26 478	(2 632)	(10 402)	(2 523)
Pertes actuarielles (gains actuariels) net(te)s non amorti(e)s	27 871	682	59 350	610
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	18 802	38	11 132	38
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	73 151 \$	(1 912) \$	60 080 \$	(1 875) \$

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

	2013		2012	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
<b>Cotisations</b>				
Employeur	28 003 \$	151 \$	22 399 \$	151 \$
Salariés	4 244	-	4 330	-
Total	32 247 \$	151 \$	26 729 \$	151 \$
<b>Prestations versées</b>				
	36 194 \$	151 \$	33 972 \$	150 \$

Composantes du coût constaté au titre des prestations de retraite :

	2013		2012	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Le coût des prestations de retraite pour l'exercice est calculé comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	13 521 \$	78 \$	12 408 \$	60 \$
Modification apportée au régime durant l'exercice	-	-	1 197	3
Amortissement de la perte actuarielle nette	5 292	50	3 053	27
Cotisations – salariés	(4 244)	-	(4 330)	-
Charge au titre des prestations de retraite	14 569	128	12 328	90
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	28 638	61	30 076	78
Rendement des actifs du régime	(28 274)	-	(30 583)	-
Charge d'intérêts au titre des avantages de retraite	364	61	(507)	78
Coût des prestations de retraite	14 933 \$	189 \$	11 821 \$	168 \$

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 %.

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

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

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

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2012, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2013, les actifs du régime étaient composés à 56 % de titres de créance et à 44 % d'actions (60 % et 40 % respectivement en 2012). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 602 352 \$ (563 715 \$ en 2012). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 50 253 \$ ou 8,8 % (23 894 \$ ou 4,4 % en 2012) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 25 942 \$ ou 4,6 % (20 948 \$ ou 3,8 % en 2012).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : perte (gain) sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 2 332 \$ (9 636 \$ en 2012); (gain) perte sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de (28 519 \$) (19 390 \$ en 2012); perte sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 122 \$ (520 \$ en 2012).

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

	2013	2012
<b>Obligations au titre des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,5 %	5,1 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,3 %	2,4 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
<b>Coûts des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,1 %	5,6 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,4 %	3,5 %
Taux de rendement prévu des actifs	5,1 %	5,6 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %

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

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires 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 2011 pour l'exercice clos le 31 mars 2013, alors que le montant du passif au titre des prestations constituées en date du 31 mars 2012 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 31 décembre 2010.

Une charge de 3 365 \$ (3 097 \$ en 2012) 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 :

	2013	2012
Obligation au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(40 843) \$	(39 985) \$
Montants non amortis	2 293	4 339
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	172	181
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite	(38 378) \$	(35 465) \$

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

	2013	2012
Cotisations de l'employeur	452 \$	458 \$
Prestations versées	452 \$	458 \$

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

	2013	2012
Le coût des avantages complémentaires de retraite est calculé comme suit :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	2 032 \$	1 715 \$
Intérêts sur les obligations	1 001	1 262
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel net)	332	120
Coût des avantages complémentaires de retraite	3 365 \$	3 097 \$

Les hypothèses moyennes pondérées utilisées sont les suivantes :

	2013	2012
<b>Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite</b>		
Taux d'actualisation	2,3 %	2,4 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,9 %	6,0 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
<b>Coût des avantages complémentaires de retraite</b>		
Taux d'actualisation	2,4 %	3,5 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	4,0 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	6,0 %	7,4 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,6 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2030
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %

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 2013 :

	Augmentation	Diminution
Total du coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des intérêts débiteurs	887 \$	(633) \$
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages complémentaires de retraite	8 273 \$	(6 274) \$

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

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

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

effectuées en date du 1<sup>er</sup> janvier 2009 et leurs résultats ont été actualisés par extrapolation aux dates d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2011 et du 31 décembre 2012. 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 2012.

Une charge de 900 \$ (936 \$ en 2012) est comptabilisée dans l'état résultats au titre de 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 :

	2013	2012
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(14 570) \$	(12 837) \$
Montants non amortis	3 374	839
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	498	357
Passif au titre des prestations constituées relatives aux avantages postérieurs à l'emploi	(10 698) \$	(11 641) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice

	2013	2012
Prestations versées	1 843 \$	1 710 \$

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

	2013	2012
Le coût du régime d'avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice se calcule comme suit :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	509 \$	439 \$
Intérêts sur les obligations	303	454
Amortissement de la perte actuarielle nette (du gain actuariel net)	88	43
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	900 \$	936 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes (moyennes pondérées) :

	2013	2012
<b>Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,3 %	2,4 %
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 %
<b>Coûts relatifs aux avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,4 %	3,5 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,5 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2013, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 413 \$ (365 \$ en 2012) 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 2013				
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	101 027 \$	627 \$	(605) \$	- \$	101 049 \$
Installations côtières	115 871	22 489	(15 104)	-	123 256
Améliorations locatives	46 929	7 063	-	-	53 992
Matériel	18 295	6 408	(753)	-	23 950
Travaux en cours	34 003	14 416	-	-	48 419
	316 125 \$	51 003 \$	(16 462) \$	- \$	350 666 \$

	Amortissement cumulé 2013				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Réductions de valeur	Solde de clôture
Navires	47 189 \$	6 442 \$	(441) \$	- \$	53 190 \$
Installations côtières	51 378	4 341	(11 149)	-	44 570
Améliorations locatives	11 627	10 903	-	-	22 530
Matériel	9 516	3 111	(725)	-	11 902
	119 710 \$	24 797 \$	(12 315) \$	- \$	132 192 \$

**Coût  
2012**

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

**Amortissement cumulé  
2012**

	<b>Solde d'ouverture</b>	<b>Charge d'amortissement</b>	<b>Cessions</b>	<b>Réductions de valeur</b>	<b>Solde de clôture</b>
Navires	41 639 \$	5 895 \$	(345) \$	-	47 189 \$
Installations côtières	47 782	3 596	-	-	51 378
Améliorations locatives	2 657	8 970	-	-	11 627
Matériel	10 009	1 704	(2 197)	-	9 516
	102 087 \$	20 165 \$	(2 542) \$	-	119 710 \$

**Valeur comptable  
nette  
2013**

**Valeur comptable  
nette  
2012**

Navires	47 859 \$	53 838 \$
Installations côtières	78 686	64 493
Améliorations locatives	31 462	35 302
Matériel	12 048	8 779
Travaux en cours	48 419	34 003
	218 474 \$	196 415 \$

## 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 :

	2013		2012	
	Juste valeur	Au coût	Juste valeur	Au coût
<b>Actifs financiers</b>				
Trésorerie	- \$	12 087 \$	- \$	8 353 \$
Débiteurs	-	12 248	-	9 971
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	-	-	-	1 222
Instruments financiers dérivés	641	-	3 147	-
	641 \$	24 335 \$	3 147 \$	19 546 \$
<b>Passifs financiers</b>				
Créditeurs et charges à payer	- \$	28 039 \$	- \$	30 565 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	-	2 687	-	-
Instruments financiers dérivés	781	-	1 015	-
	781 \$	30 726 \$	1 015 \$	30 565 \$

### (b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions prévalant sur le marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, car elles comportent des incertitudes et reposent sur des jugements importants. Les justes valeurs des actifs financiers et des passifs financiers de la Société au 31 mars 2013 sont toutes classées au niveau 2, puisqu'elles sont fondées sur les prix cotés pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à l'aide de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 mars, qui reflète généralement le montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La banque à charte canadienne qui agit à titre de contrepartie des opérations fournit à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

### (c) Instruments dérivés

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

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

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

	2013			2012	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2013	2,701-2,300	588	92	795
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2014	2,741-2,919	714	113	124
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2015	2,719	168	36	-
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2012	81,00-110,95	18	-	292
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2013	91,88-99,02	18	58	1 836
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2014	91,43-101,42	74	249	100
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2015	91,43-97,32	28	93	-
				641 \$	3 147 \$

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

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

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

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

	2013			2012	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2013	3,160	84	(13)	-
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2014	3,050	84	(7)	-
Swap — Pétrole brut — mazout n° 2	2015	2,897-2,931	252	(5)	-
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2013	97,38-103,59	8	(24)	(82)
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2014	99,07-105,20	18	(53)	-
Swap — Pétrole brut — mazout lourd n° 6 à 1 %	2015	92,95-99,13	20	(214)	(323)
				(316)\$	(405)\$

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 %.

	2013		2012		
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAN/EURO	Montant nominal (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2013			- \$	(444) \$
Contrats de change à terme	2014	1,3740	7 235	(465)	(166)
				(465) \$	(610) \$

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

### 13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### a) Risque de crédit

La valeur comptable de la trésorerie autre que les liquidités soumises à restriction, des débiteurs et des instruments dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société minimise le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses instruments financiers dérivés en faisant des affaires uniquement avec des institutions

financières de bonne réputation et de qualité supérieure. L'exposition au risque de crédit de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en œuvre d'une politique de crédit qui prévoit des limites à la concentration du risque et l'évaluation et la surveillance du risque de contrepartie.

### Trésorerie

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

Au 31 mars 2013, la banque allemande avait obtenu de l'agence de notation Moody's une cote de crédit intrinsèque de E, la cote Aa1 sur sa dette à long terme garantie et la cote de P-2 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Finch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de B, la cote AAA sur sa dette à long terme garantie et la cote F1 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2013.

### Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 12 248 \$ au 31 mars 2013 (9 971 \$ en 2012). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 982 \$ (5 347 \$ en 2012) et d'autres débiteurs s'élevant à 7 266 \$ (4 624 \$ en 2012), dont un montant de 4 044 \$ (2 365 \$ en 2012) 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 50 % des créances clients (cinq clients représentaient 53 % des créances clients en 2012). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2013, environ 2 % (3 % en 2012) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 60 jours, alors que 98 % (97 % en 2012) 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 115 \$ au 31 mars 2013 (21 \$ en 2012). 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 :

	2013	2012
À court terme	4 306 \$	4 146 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	680	1 088
Exigibles depuis 31 à 120 jours	25	19
Exigibles depuis 121 jours et plus	86	115
	5 097	5 368
Déduire : Provision pour créances douteuses	(115)	(21)
Montant net des créances clients	4 982 \$	5 347 \$

### Instruments dérivés

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

## (b) Risque de marché

### (i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 1 034 euros dans le cadre de l'entente d'affrètement pour le traversier chargé du transport de passagers et de marchandises *Atlantic Vision*. Pour réduire ce risque au minimum, la Société achète des contrats de change à terme au montant des paiements de location mensuels lorsque le taux peut être garanti plus ou moins au taux de change prévu. La Société n'a pas d'exposition importante au risque de change, car les paiements de location ont été couverts à 100 %.

### (ii) Risque de taux d'intérêt

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

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

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

## (c) Risque de liquidité

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

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

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (35 622 \$ en 2012) 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 2013 (aucun montant en 2012), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2012). 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 2012) 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 2012) et viennent à expiration le 31 décembre 2013. Le

total des lettres de crédit représente moins de 15 % de la valeur de marché des actifs, conformément aux règlements qui se rattachent à la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*.

La valeur comptable des créditeurs et charges à payer et des instruments financiers dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créditeurs et charges à payer s'élevait à 28 039 \$ (30 565 \$ en 2012). La valeur comptable des créditeurs au 31 mars 2013 s'élevait à 17 449 \$ (14 649 \$ en 2012) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 10 590 \$ au 31 mars 2013 (15 916 \$ en 2012).

Le tableau ci-après présente un résumé des échéances des créditeurs et charges à payer, aux termes des contrats sous-jacents, au 31 mars 2013 :

	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 2 ans	Total
<b>Au 31 mars 2013</b>					
Créditeurs et charges à payer	28,039 \$	- \$	- \$	- \$	28,039 \$
Passifs financiers dérivés	177 \$	229 \$	156 \$	219 \$	781 \$
<b>Au 31 mars 2012</b>					
Créditeurs et charges à payer	30,565 \$	- \$	- \$	- \$	30,565 \$
Passifs financiers dérivés	210 \$	118 \$	198 \$	489 \$	1,015 \$

#### 14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2013	2012
Excédent accumulé lié aux activités	265 690 \$	229 287 \$
(Pertes) de réévaluation cumulées	(4,299)	(1,882)
Excédent accumulé	261 391 \$	227 405 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 \$ (258 \$ en 2012) 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 2013, 517 061 actions (517 061 actions en 2012) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2012) 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 1 283 \$ (1 595 \$ en 2012) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créditeurs comme l'explique la note 6. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes 2a) et 4 complémentaires des états financiers. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a donc été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

## 16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

- (a) Le montant total requis pour terminer les travaux en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2013 se chiffrait à 6 572 \$ (5 168 \$ en 2012). Le solde au titre de ces contrats sera réglé au cours de l'exercice 2013-2014.
- (b) La Société loue certaines installations et du matériel. Elle a aussi signé des ententes d'affrètement de cinq ans pour trois des quatre traversiers de sa flotte, nommément *l'Atlantic Vision*, le *Blue Puttees* et le *Highlanders*. Les paiements minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	Affrètement	Autre	Total
2013-2014	35,847 \$	266 \$	36,113 \$
2014-2015	25,364	113	25,477
2015-2016	20,256	-	20,256
	81,467 \$	379 \$	81,846 \$

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

## 17. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2013, elle faisait l'objet de réclamations estimées à 132 \$ (167 \$ en 2012) pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Un montant correspondant a donc été comptabilisé dans les états financiers. Il y a aussi des réclamations supplémentaires estimées à 1 010 \$ (1 465 \$ en 2012) 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.

## 18. MONTANTS BUDGÉTÉS

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

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